За рулем

9 • 1976





РАСТУТ
РЯДЫ
АВТОМОБИЛИСТОВ





нет стр 19,20,21,22







Подготовку к чемпионату мира по спидвею сборная СССР завершила на шахтинском треке. Один из эпизодов тренировочной гонки запечатлен на снимке слева.

В судейской кабине главный арбитр соревнований заслуженный мастер спорта Г. Кадыров (второй слева).

Верхний снимок и три под ним иллюстрируют обычный учебный день на автодроме.

И ОБУЧЕНИЕ И СПОРТ





Фото В. Ширшова

Когда речь заходит о городе Шахты, наверное, каждый тут же представляет себе терриконы, вспоминает о трудовых подвигах горняков, а любители спорта — и о феноменальных рекордах местных тяжелоатлетов во главе с Давидом Ригертом. Однако можно сделать прогноз: вскоре Шахты будут еще связывать с достижениями в мотоциклетном спорте. Во всяком случае, местные жители уже сейчас поровну делят свои симпатии между выступлениями штангистов, мастеров спидвея и мотобола. А начало новой привязанности положила шахтинская автошкола ДОСААФ.

В прошлом году ростовская областная организация оборонного Общества победила в социалистическом соревновании за достойную встречу XXV съезда КПСС и была удостоена Красного знамени Министерства обороны СССР. Здесь достигнуты серьезные успехи в подготовке технических специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства. Большинство учебных организаций размещены в благоустроенных помещениях, имеют необходимую учебно-материальную базу, и, что не менее важно, здесь хорошо решен вопрос о подборе и обучении руководящих и инструкторско-преподавательских кадров. Немалую лепту в эти достижения внес коллектив шахтинской автошколы ДОСААФ. Ежегодно он готовит большое количество водителей и других технических специалистов. К услугам обучаемых прекрасно оборудованные классы, мастерские, автодром, где отрабатываются навыки вождения в сложных дорожных условиях.

Сейчас шахтинская школа включилась в социалистическое соревнование за успешное выполнение решений XXV съезда КПСС, за подъем всей оборонно-массовой и учебной работы на новую качественно ступень. Надежным помощником в этом деле стал военно-технический спорт — важная составная часть общей системы подготовки молодежи к службе в Вооруженных Силах. Чего греха таить, были поначалу среди преподавателей и инструкторов противники автомотоспорта. «Нечего деньги на ветер бросать»,— говорили они. Теперь начальник школы А. Воропаев вспоминает об этом с улыбкой, потому что никто уже не представляет себе учебный процесс без соревнований по фигурному вождению, спортивную жизнь города без спидвея, картинга, мотобола.

Шахтинский мототрек, сооруженный методом народной стройки, — один из лучших не только в Ростовской области, но и в стране. Он стал тренировочной базой сборной команды СССР. Школа имеет свои команды гаревиков и мотоболистов, выступающие во всесоюзных соревнованиях. Любая спортивная встреча на треке — праздник для курсантов и преподавателей, тысяч жителей города.

А в автошколе уже думают о завтрашнем дне спорта. Сейчас идет строительство здания для детско-юношеской спортивно-технической школы, в которой есть секции картинга, мотокросса, автомоделизма.

То, что сделано и делается в Шахтах по развитию военно-технического спорта, уже переросло рамки учебного процесса. Вот что сказал в этой связи старший инженер по организации движения ГАИ УВД шахтинского горисполкома Е. Сазонов: «Мало того что мы, взрослые, буквально заболели мотоспортом. Посмотрите на наших мальчишек — во дворах домов, на площадках юные мопедисты и велосипедисты играют в спидвей. Вот где открываются возможности для пропаганды среди молодежи правил дорожного движения, борьбы за снижение детского травматизма».

Шахтинская автошкола ДОСААФ умело использует огромную притягательную силу военно-технического спорта. Занятия в секциях, выступления в соревнованиях позволяют молодежи лучше изучать технику, совершенствовать приемы вождения, а зрители, заполняющие трибуны мототрека, становятся соучастниками спортивных баталий, поклонниками спорта высоких скоростей.

БИБЛИОТЕК - Ф АЛ
1

ЗА СТРОКОЙ РЕШЕНИЙ СЪЕЗДА

Углубить и расширить внутриотраслевую и межотраслевую специализацию на основе стандартизации и унификации изделий, узлов и деталей, типизации технологических процессов.

Из «Основных направлений развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы»

УНИФИКАЦИЯ — СОЮЗНИК КАЧЕСТВА

К началу десятой пятилетки наша автомобильная промышленность пришла с множеством новых моделей и модификаций машин. Один только Волжский автомобильный завод, самый молодой в отрасли, вступивший в строй в 1971 году, непрерывно наращивая темпы, сумел за это время выпустить пять модификаций «жигулей». Постоянное обновление и расширение ассортимента приближает автомобили по эксплуатационным качествам к требованиям народного хозяйства и запросам населения и потому является одним из важных направлений совершенствования качества продукции. Все это — результат высокого технического уровня производства, достигнутого на наших автомобильных предприятиях за восьмую и девятую пятилетки.

Нынешние темпы технического прогресса диктуют сокращение сроков освоения новых изделий. Это тем более важно, что вследствие частой смены моделей необходимо за сравнительно короткий срок (от освоения до морального старения) получить максимальную отдачу от новой техники.

Сколько времени уходит в среднем с начала проектирования автомобиля до изготовления опытного образца? Около трех лет. Но гораздо больше нужно времени, чтобы организовать серийное производство новой машины, потому что это означает перестройку существующего, налаженного производства, смену оснастки и оборудования.

Многие модели автомобилей, грузовых, легковых и автобусов изготовлялись довольно длительное время, подчас более десяти лет. В целом же по автомобилестроению легковые машины, например, находились на производстве около шести лет. Конечно, сами базовые модели меняются значительно реже. В условиях же эксплуатации эффективное использование новой техники до ее морального старения длится в течение пяти—семи лет. Если при этом учесть, что с момента начала производства до выхода на проектную трудоемкость изготовления автомобиля проходит три—пять лет, то ясно, как мало времени остается на эффективное производство и эксплуатацию.

На пути новой модели часто встает реальный конфликт между интересами технического прогресса и выгодой для данного конкретного завода, которую он имеет от давно освоенной продукции, привычного ритма производства. Преодоление этого конфликта имеет большое народнохозяйственное значение.

Вспомним, как на XXV съезде КПСС в докладе Л. И. Брежнева было сказано о том, что структура машиностроения должна стать «более гибкой и восприимчивой к техническим новшествам». Одним из путей к этому является всемерное развитие унификации механизмов и агрегатов. Она упрощает и ускоряет процесс освоения серийного выпуска машин, сокращает металлоемкость изделий, а также облегчает их эксплуатацию, снижает издержки на ремонт. Таким образом, унификация служит ускорителем технического прогресса.

Пусть не удивляет никого, что в новой модели автомобиля можно встретить целый ряд знакомых уже агрегатов. Вполне естественно дальнейшее использование удачно найденных конструктивных решений, зарекомендовавших себя на практике. Для заводов важно и другое преимущество, которое дает унификация. Смена моделей у нас происходит постепенно, без остановки производства. Параллельно на конвейере находятся и старые и новые модели. И здесь необходимо обеспечить наибольшую взаимозаменяемость их агрегатов, узлов, деталей. В автохозяйствах, у индивидуальных владельцев автомобили служат еще куда дольше, чем продолжается такое параллельное производство. И унификация, значительно упрощающая эксплуатацию автомобильной техники, — одно из средств, нужных, чтобы реализовать записанное в «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы» положение о необходимости снизить трудоемкость обслуживания автомобилей.

В области унификации в нашем автомобилестроении сделано очень много. Большой опыт накопили наши основные автозаводы с налаженным массовым производством грузовиков — московский имени И. А. Лихачева, горьковский и минский. Здесь вошла в практику унификация деталей и агрегатов машин, принадлежащих не только к одному семейству.

Есть достижения у автобусостроителей. Так, павловский завод унифицировал свои автобусы по размерам. Опыт павловцев, создавших на базе ПАЗ—672 несколько совершенно разных моделей (для городского и местного сообщения, для севера и тропиков и др.), показывает, что возможна очень высокая степень унификации внутри одного семейства машин. Благодаря этому на заводе успешно решены вопросы увеличения выпуска автобусов и перехода с одной модели на другую без остановки производства. Этот успех может быть предрешен заранее, если в основе каждого нового семейства будет лежать унификация.

Остановимся на легковых автомобилях. Горьковчане достигли применительно к модификациям «Волги» более высокого уровня унификации, чем в зарубежных фирмах, таких, как «Дженерал Моторс» и ФИАТ. Высока степень унификации по машинам, выпускаемым и другими заводами — АЗЛК, ВАЗом.

В чем же ее суть? Прежде всего — в применении типовых решений. Подчеркиваем: типовых, но никоим образом не устаревших. Иначе, как справедливо утверждают противники унификации, она, действительно, может дать обратный эффект: стать тормозом технического прогресса. Мировая практика подтверждает, что разумно применяемая унификация является стимулом для творчества проектировщиков и конструкторов. Ведь цель ее — совершенствование конструкции и, в итоге, создание оптимальных условий для массового и крупносерийного производства взаимозаменяемых частей машин. Вот конкретные примеры. На АЗЛК автомобиль «Москвич—2140» широко унифицирован с выпускаемым одновременно «Москвичом—2138». Это облегчило параллельное производство двух базовых моделей и их многочисленных модификаций. Что конкретно унифицировано у «москвичей»? Прежде всего — кузов. Это позволяет устанавливать на любую машину узлы и агрегаты обеих моделей. Унифицированы также радиатор системы охлаждения, бензобак, гидравлический привод сцепления с подвесной педалью, задний мост и его рессорная подвеска, сиденья, колеса и шины, безопасная рулевая колонка и панель приборов. И если эти узлы и детали «в подчинении» заводских конструкторов, то остальные системы потребовали творческого взаимодействия со смежниками. Речь идет, например, об унификации электрооборудования, звуковой сигнализации и фонарей.

Высок уровень унификации автомобилей «Жигули». Он обеспечил создание в короткий срок семейства автомобилей с новыми потребительскими качествами. Это относится как к лицевым деталям кузова (капот, крышка багажника, крылья, двери), так и к элементам его интерьера (подлокотники, панель приборов, обивка кузова и сидений и др.). Унификация коснулась наиболее сложного и трудоемкого агрегата — двигателя. Четыре разновидности (по мощности и рабочему объему) мотора для «жигу-

За нашу Советскую Родину!

За рулем

9 ● Сентябрь ● 1976

Ежемесячный
научно-популярный
и спортивный журнал
Ордена Красного Знамени
ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года

лей» требуют всего двух типоразмеров (номинальных) поршней с кольцами, двух — коленчатых валов, двух — заготовок блоков цилиндров и головок; вкладыши и шатуны одинаковы для всех четырех двигателей.

В процессе постоянного усовершенствования автомобилей проводится большая работа по унификации изделий на запорожском автозаводе «Коммунар». Она касается и технологии производства, например металлопокрытий, проката, оснастки и инструмента. Особенно важно при этом, что любая модернизация, скажем, в двигателе, распространяется на все модели.

До сих пор речь шла о внутризаводской унификации. Сейчас автомобильное производство у нас достигло уже того уровня, когда можно и нужно говорить об унификации межзаводской, внутриотраслевой и даже межотраслевой.

Опыт советского и зарубежного автомобилестроения подтверждает, что с увеличением выпуска машин производство все больше дифференцируется, сокращается номенклатура изделий, закрепленных за тем или иным заводом, углубляется специализация предприятий на строго определенной продукции.

Специализируется не только само производство, но и его продукция. Давно ли мы познакомились с терминами «северный вариант», «тропический вариант». А сегодня выпуск таких автомобилей — актуальная задача. Они нужны для нашей страны с ее многообразными климатическими условиями, с огромными масштабами развития хозяйства северных районов; о них приходится думать и в связи с расширяющимся экспортом, с тем, что советские машины занимают все более прочное место в экономике зарубежных стран. Так вот, межзаводская унификация в изготовлении северных материалов, деталей и частей поможет быстрее осваивать специальные модификации автомобилей, поставить их выпуск и эксплуатацию на прочную основу. Мы привели пример, касающийся лишь одного, хотя и очень важного направления этой работы.

Есть и другие направления. Сделаны шаги по использованию в рамках отрасли ряда узлов и деталей «жигулей»: сидений, поршней и поршневых колец, деталей тормозной системы. Немало деталей ВАЗа использовано на «запорожцах». Автомобилисты с нетерпением ожидают появления на «москвичах» отлично зарекомендовавшего себя «жигулевского» карбюратора. Некоторые специалисты предлагают унифицировать, например, двигатель в более широком плане, сделав его общим для «жигулей» и «москвичей», учитывая близкие параметры моторов, выпускаемых сегодня для этих марок.

Дальнейшей унификации ждут и эксплуатационники — работники автопредприятий и СТО, имеющих дело с техническим обслуживанием самого порой разнообразного парка. Для них высокая степень унификации деталей, агрегатов и узлов одного наименования и назначения, независимо от типа и заводов-изготовителей, означает резкое повышение эффективности и качества труда.

А. НЕВЕЛЕВ, профессор, заместитель начальника отдела автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения Госплана РСФСР



Техника пятилетки

Трубовозы

Плетевоз ПВ—361 на базе машины МАЗ—73101 во время испытаний.

Машины, которые показаны здесь, уже трудятся сегодня на переднем крае больших строек: на тюменских газовых месторождениях и нефтепромыслах, в районе строительства Байкало-Амурской магистрали. Везут они трубы, панели, буровое оборудование — крупногабаритные и нестандартные грузы. Везут по «нестандартным» дорогам, а точнее по бездорожью, по заболоченным, лесным местам.

В «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы» есть строки, определяющие роль подобных машин в десятой пятилетке. Это строки об организации производства специальной строительной техники, обеспечивающей повышение темпов и качества сооружения магистральных нефтегазопроводов, о создании новых конструкций мощных автотягачей. Им предстоит трудиться в Западной Сибири — главной базе страны по добыче нефти и газа, на строительстве новых нефтехимических комплексов, на сооружении мощных трубопроводов для транспортировки нефти и газа, в частности в районе оренбургского газоконденсатного месторождения — отправного пункта газопровода к западной границе СССР, который будет монтироваться с участием стран — членов СЭВ.

Один из самых главных грузов на всех этих стройках — трубы. И самый неудобный.

Какие же автомобили наиболее успешно справляются с перевозкой труб в трудных для эксплуатации условиях? Полноприводные четырехосные тягачи. Они должны обладать высокой проходимостью, большими мощностью и грузоподъемностью. Для решения этой трудной технической задачи много делают минские, миасские, курганские автомобилестроители. В 1974 году минчане показали на ВДНХ новое семейство вездеходов-великанов. Среди них был и серийный образец бортового грузовика МАЗ—7310 (прежнее обозначение МАЗ—543П) — четырехосная полноприводная машина, успешно работающая в условиях бездорожья и на естественных грунтовых дорогах. Ведущие мосты оригинальной конструкции, независимая подвеска всех колес, гидромеханическая трансмиссия, система централизованного регулирования давления воздуха в шинах, 385-миллиметровый дорожный просвет — таковы основные особенности его технической характеристики. Такие же достоинства у минского тягача МАЗ—7910. Он может перевозить трубы различного диаметра длиной до 12 метров. Грузоподъемность шасси — 18 тонн. В снаряженном состоянии автомобиль весит 24,3 тонны, дорожный просвет — 380 мм. На машине установлено специальное оборудование для вязки и фиксации труб при перевозке и для предохранения от повреждения во время торможения.

В начале года на подмосковном научно-исследовательском полигоне специального конструкторского бюро «Газстроймашина» проходили испытания новые плетевозы: ПВ—361, созданный на базе шасси тягача МАЗ—73101, и ПВ—93 на базе автомобиля «Урал—375Д». Они предназначены для транспортировки тяжелых труб большого диаметра в связках. Минская модель отличается повышенной грузоподъемностью — она способна перевозить 36 тонн труб диаметром 1420 мм, тогда как пределом для прежних моделей было 30 тонн. Уральская машина ПВ—93 оборудована приспособлением для перевозки изолированных труб диаметром 1020 мм. На ней впервые применена тормозная система для прицепа-роспуска.

На самых различных стройках страны — от Севера до Средней Азии известны и большегрузные тягачи курганского завода колесных тягачей имени Карбышева. Сейчас там ведутся работы над опытно-промышленной партией нового многоосного тягача с грузо-пассажирской платформой.

Н. СЕМИНА





Минский трубовоз МАЗ—7910 с грузом и без него.



ЧЕГО МЫ ДОСТИГЛИ

Из отчета председателя

Оборонное Общество идет навстречу своему полувековому юбилею, навстречу очередному VIII Всесоюзному съезду. В его первичных организациях проходят отчеты и выборы. Собрания состоялись уже во многих тысячах низовых коллективов. У их руководства встали лучшие из лучших активистов военно-патриотических дел. Это верная гарантия повышения качества и действенности оборонно-массовой, учебной и спортивной работы, успешного выполнения задач, вытекающих для ДОСААФ из решений XXV съезда КПСС.

К числу таких активистов относится и Анатолий Николаевич ПЕРЕСКОКОВ, преподаватель автодела, несколько лет подряд возглавляющий организацию ДОСААФ средней школы № 2 поселка Фабричный Джамбулского района Алма-Атинской области. Недавно он отчитывался перед досаафовцами школы, которые вновь доверили ему руководство первичной организацией. В докладе большое место было уделено роли автомобильного и мотоциклетного дела в воспитании подростков, юношества. Эту часть отчета А. Н. Перескокова мы предлагаем вниманию наших читателей.



Учащиеся, члены мотоциклетной секции школьного спорттехклуба, на очередной тренировке.

...Вы знаете, что на собрании присутствуют почти все члены нашей первичной организации — преподаватели, учащиеся. Хотел бы напомнить, что у нас на учете — 702 человека. В начале этого года, товарищи, мы с вами пережили большое историческое событие в жизни партии и страны — с волнением следили за работой XXV съезда КПСС. И теперь всю оборонно-массовую работу стремимся строить так, чтобы она была высококачественной и эффективной, отвечала бы партийным требованиям, предъявляемым к средней школе, к воспитанию учащихся.

В Отчетном докладе ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев подчеркнул: «Коммунистическое воспитание предполагает постоянное совершенствование системы народного образования и профессиональной подготовки. Это особенно важно сейчас, в условиях научно-технической революции. Она придает иной, чем прежде, характер труду, а стало быть, и подготовке человека к труду».

Военно-патриотическое воспитание, как известно, является составной частью коммунистического воспитания, и оборонно-массовая работа, таким образом, должна быть неразрывно связана с задачами, которые решает школа по подготовке своих питомцев к жизни, к труду, к защите Родины.

Чего мы, досаафовцы, достигли на этом решающем направлении? Уже сложилась традиция в нашей первичной организации приобщать учащихся — членов Общества к техническим знаниям, к мотору. Как только мы это начали делать, интерес к ДОСААФ повысился. Наша организация выросла численно. Только в этом году приняли 40 человек. Мы не знаем забот с уплатой членских взносов — всегда получаем и сдаем их сполна и вовремя.

Думаю, важно проследить, как складывались у нас традиции. Преподаватели и, вероятно, учащиеся старших классов помнят, как пять с лишним лет назад был создан при школе спортивно-технический клуб. Чем мы тогда располагали? Можно сказать, древний, еще с деревянной кабиной ГАЗ—51. И мотоцикл ИЖ—49, списанный и заново восстановленный. Вот и вся база. Сейчас все проще. Нас знают, нам помогают. А тогда... Где только не добывали мы технику — даже привозили из ГАИ аварийные мотоциклы — одни обломки. Из шести-семи собирали один и пускали его в дело, обучали ребят езде на закрытой площадке. Так накопили пять учебных мотоциклов. Даже стали соревнования проводить.

Создание клуба подняло всю работу на новую ступень. Но само по себе это не много бы значило, если бы мы рассматривали клуб как самоцель. Наша задача была шире: воспитывать у учеников — членов ДОСААФ чувство глубокого уважения к Советским Вооруженным Силам, гордости за них; развивать у них высокие моральные и волевые качества, столь необходимые будущим защитникам Родины.

Если бы я начал даже просто перечислять все, что в этом направлении сделано, то времени потребовалось бы в два-три раза больше, чем отведено мне на этом собрании. Пришлось бы рассказать о работе киноклуба будущего воина «Слава» и любительской киностудии «Искатель»; о многих пеших и мотоциклетных походах по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа как внутри республики, так и за ее пределами; о традиционных военизированных переходах через горы, на озеро Иссык-Куль; о встречах с Героями Советского Союза и Социалистического Труда; о шефских связях с воинами округа и еще о многом другом, без чего не было бы настоящего военно-патриотического воспитания. Среди активистов ДОСААФ школы, зачинателей оборонных дел — наши преподаватели, ветераны войны. Первым среди них надо назвать директора школы Гали Камаловича Досымбетова.

Этому человеку и школа и каждый из нас обязаны очень многим. Боевой танкист, участник знаменитого танкового сражения под Прохоровкой на Курской дуге, пять раз раненный, награжденный двумя орденами Красной Звезды, двумя — Отечественной войны и семью медалями, майор запаса, он не устает повторять, что учить азбуке военного дела, прививать любовь к технике нужно именно в школе. И начинать эту учебу следует не в 8—10 классах, а гораздо раньше, с самых первых школьных лет. Мы согласны с такой постановкой вопроса. Первичная организация ДОСААФ делает все от нее зависящее, чтобы помочь педагогическому коллективу выполнить эти задачи.

Раз уж я, как говорят, «перешел на лица», то считаю необходимым хотя бы вкратце рассказать еще о нескольких людях, много делающих для укрепления оборонной работы в школе. Это член комитета ДОСААФ Алексей Михайлович Нечухранный — бывший ученик школы, ныне преподаватель английского языка, заместитель директора по внеклассной и внешкольной работе, непременный судья всех соревнований, инициатор многих полезных дел. Это, конечно же, наш парторг Берик Жолдаспаевич Чолданбаев, уделяющий много внимания работе первичной организации ДОСААФ, всегда вникающий в наши планы.

Наконец, это член комитета ДОСААФ, самый большой энтузиаст оборонных дел Виктор Петрович Бузулуцкий — тоже учившийся в нашей школе, окончивший ее, вернувшийся после службы в армии уже в качестве преподавателя автодела. Виктор Петрович был в свое время инициатором создания самодеятельного спорттехклуба, много сил и энергии вложил в это дело, под его руководством проведены все самые сложные походы на мотоциклах. Восемь лет он руководил работой первичной организации ДОСААФ. В 1969 году стал военруком. Является мастером спорта по мотоциклетному туризму, член ЦК ДОСААФ Казахстана.

А теперь о главном — о тех ребятах, учениках старших классов, которые много сил отдавали и отдают работе в комитете ДОСААФ, способствуя тому, чтобы оборонно-массовая, военно-патриотическая работа стала делом каждого. Это В. Черваков, А. Гофман, Т. Рахимов, Б. Аликбаев, А. Головко, О. Фролов, С. Тормышев и многие другие. Их энтузиазм, молодая энергия, трудолюбие помогали комитету решать самые сложные задачи.

Работать рядом с такими людьми не просто приятно — но интересно и легко. Они не стремятся, как это порой бывает, «подкинуть идею» и ждать, что из этого получится, а сами, засучив рукава, не считаясь с временем, берутся за дело и доводят его до конца. И именно благодаря их стараниям школа завоевала серебряную медаль ВДНХ за успехи в военно-патриотическом воспитании.

Свой отчет я начал с рассказа о том, как мы, досаафовцы, начинали работу несколько лет назад. Сейчас можно подвести итог сделанному. Вот наша нынешняя база: 26 мотоциклов, два мопеда, шесть картов, четыре грузовых автомобиля и «Москвич—426». Эта техника никогда не стоит без дела. Мы ищем пути, как использовать ее с наибольшей отдачей. Так, по согласованию с Министерством просвещения Казахской ССР в восьмых классах общее машиноведение заменили изучением мотоцикла. Это ближе к нашим практическим задачам, понятнее ребятам. И ученики уже в девятом классе получают «права» мотоциклиста. А имея представление о работе механизмов мотоцикла, они без затруднений усваивают и программу автодела. И потому на экзаменах у нас практически не бывает срывов: все сдают и теорию и практику с хорошими и отличными оценками. Что же касается картов, то на самые маленькие, 50-кубовые («полтинники», как их называют ребята), мы сажаем даже первоклашек. Ученики третьих классов уже участвуют в соревнованиях. О мотоциклетных походах было сказано. Добавлю лишь, что школа была приглашена в прошлом году на VII Всесоюзный слет победителей походов комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа в Волгограде и награждена дипломом Центрального штаба.

Большое внимание мы уделяем авто- и мотосоревнованиям самых разных рангов. Например, наши школьники участвуют во Всесоюзных соревнованиях школьников-автомобилистов на призы журнала «За рулем». Проводим мы свои, внутришкольные состязания, выезжаем в область. Самые опытные наши старшеклассники стартовали в мотокроссе на приз молодежной республиканской газеты «Ленинская смена». А это много значит, если учесть, что кросс — одно из самых популярных в республике мотоциклетных состязаний и собирает до 200 участников. Большим успехом пользуется и собственный, учрежденный школой кросс на кубок нашего земляка из Узун-Агача Героя Советского Союза Дадаша Бабажанова, где награды победителям вручает обычно он сам.

В активе первичной организации ДОСААФ школы первое место в мототуристском ралли «Слава» с финишем в г. Челябинске, первое место в районе по стрельбе, второе место в соревнованиях по мотомногоборью среди школ области и второе же по картингу. Но и соревнования, и результаты опять-таки важны для нас не сами по себе. Мы рассматриваем их как действенное средство подготовки юношей к воинской службе. И потому, в последний год особенно, стремимся проводить больше не просто кроссов, а кроссов военизированных, со стрельбой на промежуточных огневых рубежах. Ребятам такие соревнования нравятся, они в них охотно участвуют.

Во всем, о чем я сейчас рассказывал, так или иначе есть доля труда нашего досаафовского СТК, без него не было бы ни походов, ни соревнований, ни кубков. Но главное направление его деятельности все же — учебное. Вот снова цифры, только по последнему году: подготовлено водителей-профессионалов — 37, любителей — 22, мотоциклистов — 70.

Кстати, тут уместно напомнить: за последние пять лет школу окончило 540 человек. Из них 145 (в основном девушки) стали работниками нашего суконного комбината, 20 ребят выбрали шоферскую профессию, 70 связали жизнь с армией (в основном — в автомобильных частях!), 30 работают механизаторами в колхозах и совхозах области. Мы видим в этом и несомненную заслугу первичной организации ДОСААФ школы, ее СТК.

Клуб объединяет в кружках и секциях 105 человек. Почти все они разрядники. Конечно, и эту сторону работы можно показать в цифрах: по мотоспорту восемь человек имеют 2-й разряд, шестнадцать — 3-й, восемнадцать — 1-й юношеский; двенадцать картингистов получили 1-й юношеский разряд. По автоспорту шесть человек имеют 3-й разряд, по стрельбе тоже 3-й — семнадцать. Значки ГТО получили 406 учеников.

Остается добавить, что наша школа четыре года подряд завоевывала переходящее Красное знамя Военного совета Среднеазиатского военного округа, и теперь оно оставлено у нас на вечное хранение.

Вы помните, товарищи, в музее нашем хранится папка, где собраны лучшие сочинения ребят, написанные после посещения особо памятных мест. Так вот, в одном из сочинений — его написала Светлана Паликидина после того, как с группой ребят побывала на могиле Виталия Бонивура, — есть такие строки: «...Жизнь твоя принадлежит не только тебе, ты несешь за нее ответственность перед другими. На тебе долг перед тем, что было, что есть, что будет». Я думаю, что в этих строках содержится в какой-то мере и оценка нашей деятельности — деятельности первичной организации ДОСААФ второй средней школы поселка Фабричный.

АВТОПРОБЕГ ПАМЯТИ РЕВОЛЮЦИОНЕРА-ДЕМОКРАТА

Имя Христо Ботева, болгарского революционера-демократа, поэта, публициста, тесно связано с революционным движением 60—70-х годов прошлого столетия в России. В Одессе он окончил гимназию, был народным учителем в селе Задунаевка, ныне Арцизского района Одесской области, вел активную революционную деятельность на юге России. В 1867 году возвратился на родину и возглавил национально-освободительное движение. 4 июня 1876 года, во время народного восстания против турецкого ига, Христо Ботев героически погиб в бою на горе Вол. День его гибели объявлен в Болгарии днем национального траура и памяти героев, павших в борьбе против национального угнетения и фашизма.



Автомобили участников пробега у музея Христо Ботева в селе Задунаевка Одесской области.

Фото С. Ветрова

Болгарский народ широко отметил 100-летие со дня героической гибели своего национального героя. Знаменательной дате был посвящен массовый автопробег. 70 членов Союза болгарских автомобилистов побывали в Советском Союзе — в Кишиневе, Одессе, селе Задунаевка и других местах.

В Одессе к болгарским друзьям присоединилась на автомобилях делегация ДОСААФ СССР. Участники автопробега посетили болгарские города Русе, Враца, Козлодуй, деревни Пиргово и Мечка, долину Йоковице, другие места, где жил и боролся за свободу народа Христо Ботев. Совместный автопробег явился новым свидетельством нерушимой советско-болгарской дружбы.

ОПЫТНЫЙ ОБРАЗЕЦ НОВОЙ «ЧАЙКИ»

Производственная программа горьковского автомобильного завода наряду с грузовиками и легковыми автомобилями среднего класса «Волга» разных модификаций включает легковые машины большого класса «Чайка». «Чайку» ГАЗ—13 завод выпускает с 1959 года, а теперь планирует заменить ее более совершенной. Разработана конструкция, построены опытные образцы и проведены приемочные испытания «Чайки» ГАЗ—14 (на снимке). В настоящее время на ГАЗе идет подготовка к производству нового автомобиля. Подробная информация о «Чайке» будет опубликована в журнале, когда начнется ее выпуск.

Фото Н. Добровольского

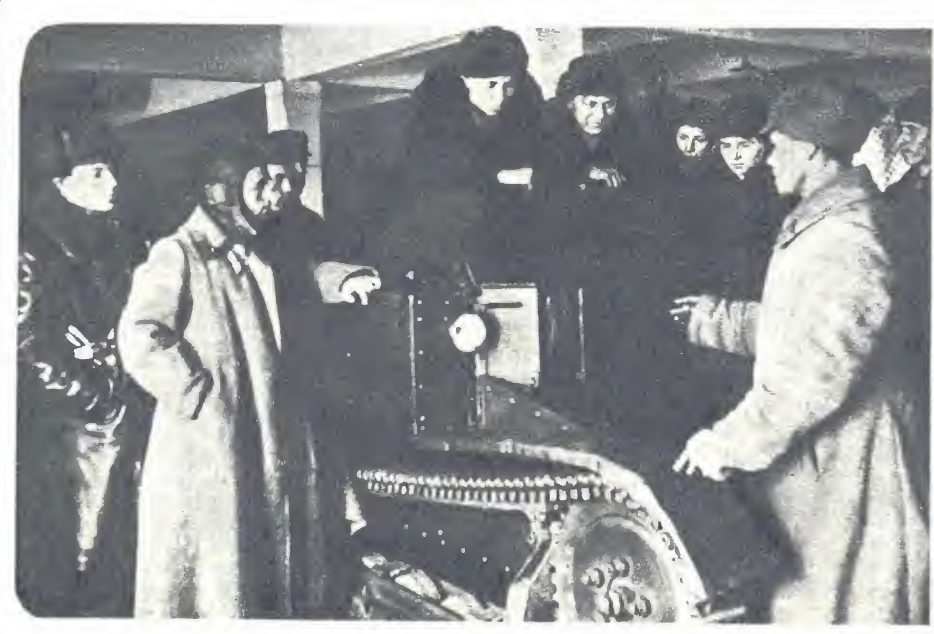


КРАСНОЗНАМЕННОЕ

Фотографии, свидетельства, документы

Генерал-майор в отставке, ветеран оборонного Общества Борис Федорович ТРАММ

Человек в армейской шинели и в буденовке — это молодость людей моего поколения, прошедших армейскую школу. В тридцатых годах, когда набирал силы Осоавиахим — массовая патриотическая организация трудящихся, — командование Красной Армии предоставляло оборонным организациям для ник», «Парашютист», «Готов к санитарной обороне» (ГСО), «Готов к противовоздушной и химической обороне» (ПВХО), установлены соответствующие нормативы, выполнение которых давало право получить эти знаки. Ранее был введен знак «Готов к труду и обороне» (ГТО).





На этих страницах — фотографии Центрального государственного архива кинофотодокументов СССР и В. Ширшова

изучения стрелковое оружие, боевую технику, кадры преподавателей из числа командиров. В свою очередь, Осоавиахим вместе с Ленинским комсомолом добивались, чтобы призывная молодежь приходила в ряды армии овладевшей искусством меткой стрельбы, умело пользовалась средствами противохимической защиты, знала приемы оказания первой помощи пострадавшему и раненому, изучила одну из военных специальностей — стрелка, снайпера, пулеметчика, мотоциклиста, шофера, связиста, химика, пилота, парашютиста, планериста.

На первой фотографии вы видите танкетку Т—27. Человек в военной форме объясняет ее устройство и применение. Снимок сделан в 1934 году в одной из первичных организаций Осоавиахима. В том же году ЦК ВЛКСМ, ЦК Осоавиахима и ВЦСПС приняли постановление о проведении военно-технического экзамена комсомольцев и молодежи. Были введены нагрудные знаки «Ворошиловский стрелок», «Ворошиловский всад-

Мне довелось тогда участвовать в создании первого лагеря Осоавиахима в Рязани, проведении учебных сборов, массовых походов молодежи в той же Рязани, Ярославле, Нижнем Новгороде. На призывные пункты юноши шли в конце тридцатых годов с тремя-четырьмя значками Осоавиахима на груди. Вместе с молодежью активно изучали военное дело люди старших возрастов.

Вторую фотографию отделяют от первой шесть лет. «Начальник учебной части автомотошколы города Элисты М. М. Ларионов с двумя призывниками на практических занятиях по вождению мотоцикла Л—300-«Красный Октябрь». 1940 год» — так гласит надпись на обороте снимка. К этому времени в Осоавиахиме была создана сеть автомотоклубов, школ, курсов, где велась подготовка специалистов для Красной Армии, в том числе автомобилистов и мотоциклистов.

Пример в овладении военной техникой показывали осоавиахимовцы — передовики производства. Паша Ангелина одной из первых среди девушек села за руль трактора и организовала первую женскую тракторную бригаду, которая стала известна всей стране. Вот что она писала: «Работая на тракторе, мы помогаем крепить оборонную мощь Родины. В случае войны мы сможем заменить наших отцов и братьев на трудовом фронте». Ее бригада не только в совершенстве владела трактором, но и изучала стрелковое и пулеметное дело. Трактористы-орденоносцы куликовской МТС Черниговской области С. Сенек, Г. Марусик, Д. Ремизов выступили с предложением готовить танковые экипажи запаса. Их призыв нашел широкий отклик.

Отличной парашютисткой и стрелком стала знатная метростроевка Т. Федорова, мотоциклистом — известный свекловод М. Гнатенко. Таких примеров было тысячи и тысячи. Осоавиахим вместе с комсомолом подготовил миллионы юношей и девушек к защите Родины. В годы Великой Отечественной войны осоавиахимовцы героически сражались в рядах армии и флота, истребительных батальонах, народном ополчении и в партизанских отрядах. Достойный вклад в победу над врагом внесли фронтовые водители автомобилей и мотоциклисты-разведчики, приобщившиеся к технике в школах и клубах Осоавиахима.



Начальник рязанской образцовой автомобильной школы ДОСААФ Николай Дмитриевич ПОДЗОЛОВ

Редакция «За рулем» заранее познакомила меня с публикуемыми здесь довоенными фотографиями и комментарием, который сделал к ним наш земляк Борис Федорович Трамм — человек, посвятивший свою жизнь оборонному Обществу. На родной Рязанщине он в свое время немало трудился для организации осоавиахимовского движения.

В предвоенные годы наша область занимала одно из ведущих мест по оборонно-массовой работе, по подготовке всего населения к защите Родины. Традиции Осоавиахима мы чтим и приумножаем. Не будем, я думаю, нескромными, если в преддверии полувекового юбилея оборонного Общества мы расскажем о своих успехах в обучении технических кадров.

Рязанская автошкола только за годы девятой пятилетки дала народному хозяйству 3760 шоферов-профессионалов, 3629 водителей повысили у нас классность, свыше 4 тысяч владельцев автомобилей и мотоциклов получили водительские удостоверения. А всего за 25 лет своего существования она подготовила многие тысячи водителей!

Разумеется, мы не справились бы с таким объемом учебной работы, не будь у нас созданы для этого необходимые условия. О них частично дают представление публикуемые здесь фотографии — наши автомобили на нашем автодроме. В кадры не вошли по-современному оборудованные учебные классы, новые технические средства обучения, работа замечательных рационализаторов и изобретателей и многое другое.



Между тем за последние годы материально-техническая база нашей школы почти полностью обновилась: мы переехали в новое, просторное здание, в котором есть все, что необходимо для подготовки водителей — практической и теоретической — в соответствии с требованиями сегодняшнего дня. Наш автомобильный парк — это в основном новые модели — ЗИЛ—130, ГАЗ—66, «Урал», ГАЗ—53, причем их техническое состояние не вызывает никаких нареканий.

Ну и конечно, главное наше богатство — это дружный, работоспособный коллектив преподавателей, мастеров производственного обучения и практической езды. Я пользуюсь случаем, чтобы назвать некоторых из них: А. Г. Копылов, А. И. Свиридов, В. М. Лаптев, И. П. Сергеев, И. М. Калинин, Е. В. Бунин, И. Н. Мещеряков, А. И. Алымов, П. Е. Черников, Ю. М. Ивахин. Все они передовики социалистического соревнования, опытные методисты и воспитатели будущих воинов-водителей.

По отзывам, которые мы получаем из воинских подразделений, преобладающее большинство наших питомцев, придя на армейскую службу, быстро осваивают боевую технику, становятся отличниками боевой и политической подготовки, классными специалистами. И, возвращаясь из армии, некоторые из них не порывают связей с автошколой — вступают в секции, занимаются автомобильным и мотоциклетным спортом. Шесть бывших наших воспитанников, пройдя школу армейской жизни, работают у нас мастерами практического вождения.

В первом году десятой пятилетки — пятилетки качества и эффективности — коллектив школы напряженно трудится над выполнением социалистических обязательств. Они касаются буквально всех участков нашей работы. В частности — совершенствования материально-технической базы, повышения методического мастерства преподавателей, улучшения военно-патриотического, физического воспитания будущих воинов-водителей, развертывания военно-технических видов спорта.

Мы отдаем себе отчет в том, что частные успехи в работе школ, спорттехклубов, первичных организаций ДОСААФ, сливаясь воедино, предопределяют общий успех в подготовке технических специалистов для страны — одном из главных направлений деятельности оборонного Общества. Благодаря этому мы с гордостью можем назвать такие цифры и факты, характеризующие масштабы работы ДОСААФ, как 8 миллионов специалистов, подготовленных за годы девятой пятилетки в учебных организациях Общества для народного хозяйства. Они охватывают 50 массовых технических профессий. Почти каждый второй водитель-профессионал, которого вы встретите сегодня за рулем автомобиля на наших дорогах, обучен в ДОСААФ. «Москвичами», «жигулями», «запорожцами», а также мотоциклами, находящимися в личном пользовании, управляют в основном выпускники курсов оборонного Общества. И самое для нас главное, что каждый третий призывник получил техническую специальность в досаафовских школах и клубах, что в наши Вооруженные Силы, надежно охраняющие мирный труд советских людей, ежегодно вливается достойное пополнение.

АВТОМОБИЛЯМ ШКОЛ И КЛУБОВ — ДОЛГУЮ СЛУЖБУ

Каждый день из ворот автомобильных и технических школ, спортивно-технических клубов ДОСААФ выходят тысячи колесных и гусеничных машин с буквой «У» поверх кабины. В большинстве это ГАЗ—66, ГАЗ—53, ЗИЛы, «уралы». От состояния учебных машин во многом зависит качество подготовки водителей для армии и народного хозяйства.

Многие из них хорошо ухожены, всегда готовы к работе. Вместе с тем есть, к сожалению, немало фактов нерадивого отношения к технике, плохого хранения и ухода, не изжиты случаи аварий, поломок, различных дорожных происшествий.

В ходе подготовки к 50-летию оборонного Общества ЦК ДОСААФ объявил конкурс на лучшую организацию парковой службы и безаварийную эксплуатацию автотракторной техники в автомобильных, технических школах и автобазах ДОСААФ. Среди спортивно-технических клубов, имеющих автотракторную технику, конкурсы проводят ЦК ДОСААФ союзных республик, обкомы, крайкомы Общества. Итоги подводятся в два этапа: первый — в июле, второй — в декабре 1977 года.

Условия конкурсов разосланы в комитеты и учебные организации ДОСААФ. За каждый пункт условий начисляется определенное количество баллов. Так, за полный выход из парка исправных и обслуженных машин — 20 баллов, столько же за своевременное и полное обслуживание после возвращения их из рейса; за отсутствие в течение последних трех лет аварий транспорта — 50 баллов. Каждый случай управления транспортом в нетрезвом состоянии штрафуется 100 баллами и т. д.

Для награждения победителей установлены премии. Занявшие первые места получают кубок и набор гаражно-ремонтного оборудования на 1500 рублей; вторые — грамоту и набор гаражно-ремонтного оборудования на 1000 рублей; третьи — грамоту и набор гаражно-ремонтного оборудования на 750 рублей.

ЦК ДОСААФ призвал все комитеты, автошколы, спорттехклубы Общества принять участие в конкурсе и тем самым способствовать лучшему сбережению техники и безаварийной работе машин. А в конечном счете — повышению качества и эффективности учебной работы, выполнению задач, стоящих перед оборонным Обществом.

ЭКСПЕДИЦИЯ «ДОСААФ-50»

В дни, когда шла работа над этим номером «За рулем», по маршруту, охватывающему города и села РСФСР, Украины, Белоруссии (протяженность его 6000 километров), двигалась автоэкспедиция нашего журнала. Она получила название «ДОСААФ-50» и посвящалась приближающемуся полувековому юбилею оборонного Общества. Участники экспедиции — журналисты (штатные и нештатные сотрудники редакции) направились по следам публиковавшихся в довоенное время на страницах «За рулем» материалов — статей, корреспонденций, фотографий о работе Осоавиахима. Они встречались с ветеранами оборонного Общества, бывшими фронтовиками — воспитанниками Осоавиахима, с руководителями и активом организаций ДОСААФ. Собранный в пути материал, личные впечатления от посещения комитетов, школ, спорттехклубов Общества лягут в основу ближайших публикаций. Первый путевой очерк мы планируем поместить в следующем номере журнала.

12 сентября — День танкистов




В. М. Корешков. Фото 1945 и 1975 гг.

ПАМЯТНЫЕ КИЛОМЕТРЫ

На Киевском вокзале столицы встретились два человека. Один — кряжистый, широкоплечий с чемоданом в руках, другой — высокий, подтянутый, в таксистской фуражке. Вокруг бурлила в своем будничном однообразии вокзальная жизнь. Их задевали чемоданами, толкали, но два человека ничего этого не замечали. Они просто смотрели друг другу в глаза и молчали. А может и не было таких слов, которые смогли бы вместить то, что накопилось за тридцать лет.

Через десять минут отходил киевский поезд. Но они забыли об этом. Их время словно остановилось в том далеком сорок четвертом...

Оба они были танкистами. От удачного маневра механика-водителя Корешкова, от меткого выстрела старшины Комлацкого зависело быть или не быть им живыми, зависела судьба их товарищей. И они вламывались во вражеские позиции, крушили окопы и дзоты, сминали пушки, гнали фашистов со своей родной земли. Однажды, во время преследования врага, их танк приостановился на пригорке перед шоссе Таллин—Рига. В этот миг противотанковый снаряд прошил броню...

— Прямое попадание, — рассказывает бывший механик-водитель Василий Михайлови . Корешков. — Радиста насмерть, двоим удалось выбраться из подбитого танка. А старшина вытолкнул меня через люк и потащил к спасительному лесу. Там мы услышали, как рванули снаряды — весь наш боекомплект. В лесу я немного очухался, но от контузии долго не мог говорить. Только через два месяца после госпиталя вернулся в строй. А со старшиной Комлацким увиделись только через тридцать лет...

Фронтовики — народ скромный, заслуг своих напоказ не выставляют. Корешкову, во всяком случае, это давалось не легко. Мы сидели в его светлой квартире. Хозяйка дома Валентина Валентиновна изредка бросала укоризненные взгляды на мужа, сосредоточенно пополнявшего окурками стоявшую перед ним пепельницу. Задаю вопросы, слушаю рассказ боевого танкиста то об одном, то другом фронтовом эпизоде, смотрю на его награды — ордена боевого Красного Знамени, Отечественной войны I и II степеней, медали.

...Та ночь была на удивление тихой. Но тишина стояла особая, предгрозовая. И вот экипажи получают приказ командира бригады полковника Слюсаренко начать движение. Водитель Корешков включает зажигание. Стальная махина ринулась вперед. Рядом — танки подразделения. В нескольких километрах — передний край обороны врага. По нему сейчас бьет и бьет артиллерия чуть ли не всех систем и калибров. Молниями осветилось непроницаемо черное небо под дружными залпами «катюш». Перед глазами танкистов почти сплошная стена поднятой земли и дыма.

Лавиной двинулась пехота в сопровождении танков. Тяжелый танковый полк взламывает на своем участке переднюю линию вражеской обороны. Впереди фашистский дзот. Пули звенят по броне. Вот машина тяжело наваливается на край дзота и «утюжит» его, сминая амбразуру. Путь пехоте открыт.

Это было под Красным селом на Ленинградском фронте. За отважно и умело выполненную задачу 44-й отдельный гвардейский тяжелый танковый полк после прорыва стал именоваться «Красносельским». А на гимнастерке Корешкова появился тот самый орден, который я держу в руке — боевой орден Красного Знамени.

Привожу здесь всего два фронтовых эпизода. А сколько их было у танкиста на пути к победе.

Расспрашиваю Василия Михайловича о его довоенной юности, о тех днях, когда не был он еще ни танкистом, ни заслуженным шофером.

— К танку я пришел через автомобиль, — поясняет Корешков. — Увидел старенький «Форд», который обслуживал гжатскую швейную фабрику «Трудовик», где я тогда работал учеником электрика, и прямо-таки заразился автомобилем. Вскоре по путевке комсомола приехал в Москву на строительство сельскохозяйственной выставки, и мечта стала реальностью. Окончил осоавиахимовские курсы шоферов, получил пикапчик, на котором ездил до роковых дней 1941-го. От водителя автомобиля к механику-водителю танка путь оказался прямым. Закончил войну заместителем командира роты тяжелых самоходных артиллерийских установок СУ—152.

— А после победы?

— В 1946 году переступил порог таксомоторного парка, который тогда был единственным в Москве.

За тридцать лет работы в парке Корешков наездил свыше полутора миллионов километров. И каждый день приносил водителю новые встречи, новые впечатления.

— Профессия у нас, конечно, не самая легкая, — говорит Василий Михайлович, — зато сколько радости получаешь, когда удается помочь человеку. Иногда нас так и называют «второй скорой помощью». Однажды был со мной такой случай. Стою в проезде Сапунова, около ГУМа. Вижу, народ собрался возле осевшей у подъезда женщины. Нужно срочно в роддом. Я и рванул. На улице Куйбышева попросил орудовца разрешить левый поворот. Тот дал команду. Женщина и ребенок были спасены. Прислала мне потом та семья теплое письмо с фотографией сына.

Таких радостных минут у Василия Михайловича много. Колонна перевыполнила план, удалось достать в санаторий путевку больному товарищу. Старший сын выполнил девятую пятилетку за три года и пять месяцев и опередил отца, по-ударному трудится в счет десятой. Получил первую в своей жизни награду — почетный знак ЦК ВЛКСМ. Теперь очередь за младшим, он выполняет свой долг — служит в рядах Советской Армии, отличник боевой и политической подготовки, классный специалист.

А у отца к боевым регалиям добавилась высокая награда Родины за труд — орден Ленина.

Б. ГЕНЕРАЛОВ

НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

АВТОРЕЙДЫ 1976-го

КамАЗ-76 — под таким названием проходил рейд, организованный работниками Камского комплекса совместно с московскими и казанскими журналистами. Его маршрут пролегал через города, где находятся заводы — поставщики комплектующих изделий. Из Набережных Челнов участники рейда направились в Димитровград на автоагрегатный завод, затем в Мичуринск, где два предприятия — машиностроительный имени В. И. Ленина и завод водяных насосов работают на КамАЗ, потом в Ярославль на заводы дизельной и топливной аппаратуры, в Кострому — на «Мотордеталь», на завод «Автонормаль» в Белебей. На всех этих предприятиях состоялись деловые встречи, собрания и митинги.

Второй авторейд, проходивший по двум маршрутам, начался в Горьком. На четырех «волгах» выехали ведущие специалисты горьковского автозавода, Министерства автомобильной промышленности СССР, журналисты из Москвы и Горького. Они побывали во многих городах страны, посетили заводы, поставляющие объединению ГАЗ металл, комплектующие изделия и материалы.

Результатом авторейдов 1976 года должно быть укрепление межзаводских связей, а значит и улучшение качества машин.

СМОТР НА ПЕРЕКРЕСТКЕ



В этот день на перекрестке проспекта Толбухина с улицей Свободы в Ярославле в самые напряженные часы, когда поток автомобилей, троллейбусов и автобусов достиг пиковых нагрузок, был выключен светофор и в центре пересечения встал регулировщик. Ничего неожиданного здесь не было. Оно проявлялось в другом — проходило короткое время, и одного «дирижера» сменял на посту другой, третий... десятый... двадцатый. Непосвященных быстро вводил в курс дела огромный кумачовый транспарант через всю улицу, из которого следовало, что в городе проходит Всесоюзный смотр инспекторов-регулировщиков дорожно-патрульной службы ГАИ. 23 лучших съехались сюда из Москвы и Свердловска, Тбилиси и Ленинграда, Риги и Киева, из других городов страны, чтобы показать свое мастерство, поучиться друг у друга. За каждым их движением, манерой держаться, оперативностью, тактом наблюдало не только специальное жюри под председательством заместителя начальника ГАИ МВД СССР И. Храпова, но и кинокамеры — сотрудники ВНИИ безопасности дорожного движения МВД СССР снимали фильм, который станет учебным пособием для регулировщиков всей страны. В одном из номеров журнала мы подробнее расскажем о смотре, а здесь сообщим лишь, что победителями его стали Г. Максимова (Ленинград), Б. Яшунин (Москва) и О. Демуришвили (Тбилиси).

Фото А. Скворцова

РАВНЕНИЕ НА 300 000

Такую цифру пробега автомобиля до капитального ремонта называли передовые водители Москвы, собравшиеся 1 июня 1976 года в Колонном зале Дома Союзов на большое совещание автотранспортников. Москвичи уже не раз выступали зачинателями увеличения моторесурса автомобилей, продления срока их службы. Этой цифре предшествует огромная работа, проводимая на протяжении уже многих лет Главмосавтотрансом. Были заключены договоры о научно-техническом сотрудничестве между Главмосавтотрансом, объединениями «ЗИЛ» и «Автодизель», мытищинским машиностроительным заводом, институтами НАМИ и МАДИ. Выполняется целый комплекс совместно выработанных мер, которые помогли повысить качество, надежность и долговечность московских и минских автомобилей, ярославских двигателей к ним.

В докладе начальника Главмосавтотранса делегата XXV съезда КПСС Н. М. Гобермана подчеркивалось, что вся эта работа дала основание передовым московским водителям взять на себя столь высокие социалистические обязательства. Увеличить доремонтный пробег — это значит поддерживать высокий коэффициент использования машин, экономить покрышки, топливо, запасные части, перевыполнять плановые задания.

300 000 километров без капитального ремонта должен пройти автомобиль ЗИЛ—130 и 250 000 — МАЗ—500. В движении трехсоттысячников участвуют сегодня девять тысяч московских водителей. Более тысячи из них уже достигли намеченного рубежа. Их успех — пример для всех автотранспортников страны в этом государственно важном деле — продлении срока жизни машин.

ЮБИЛЕЙ ИЖЕВСКОГО МОТОПРОИЗВОДСТВА

Ижевск по праву считается колыбелью советского мотоциклостроения. Первые шаги относятся еще к 1928 году, когда на «Ижстальзаводе» была организована конструкторская группа, которая под руководством инженера П. В. Можарова приступила к созданию опытных мотоциклов. В конце 1929 года здесь были изготовлены пять образцов разной конструкции.

С 1933 года в Ижевске начато серийное производство мотоциклов. До начала Великой Отечественной войны завод освоил последовательно модели ИЖ—7, ИЖ—8 и ИЖ—9 рабочим объемом 293 см³, а также ИЖ—12 (348 см³).

После войны мотоциклетное производство пришлось налаживать практически заново и на качественно ином уровне — как массовое: ведь в 1940 году в Ижевске было выпущено только 2,4 тысячи мотоциклов.

В сентябре этого года ижевцы отмечают 30-летие с начала возобновления производства мотоциклов. За эти годы были освоены модели ИЖ—350 (1946—1950 гг.), ИЖ—49 (1951—1958 гг.), ИЖ—56 (1956—1962 гг.), «ИЖ — Юпитер» (1961—1966 гг.), «ИЖ — Планета» (1962 — 1966 гг.), «ИЖ — Планета-3» и «ИЖ — Юпитер-3» (1971 г.), «ИЖ — Планета-спорт» (1974 г.). Одновременно завод наращивал выпуск. Так, в 1960 году с его конвейера сошла 161 тысяча машин, в 1970 году — 229 тысяч. 1975 год, завершающий год девятой пятилетки, был отмечен знаменательным событием — с конвейера производственного объединения «ИЖМАШ» сошел трехмиллионный мотоцикл.

В десятой пятилетке производство получит здесь дальнейшее развитие. Рядом со старыми цехами, где четыре десятилетия назад собирались первые мотоциклы, вырос новый механосборочный корпус. С пуском всего комплекса, оснащенного высокопроизводительными автоматическими линиями, годовой выпуск мотоциклов на предприятии будет доведен до 350 тысяч машин.

ЛЮБЯТ ПРИМОРЦЫ МОТОСПОРТ

Эти снимки сделаны во Владивостоке на стадионе «Авангард», где проходил личный чемпионат РСФСР по спидвею. Посмотрите на трибуны — они заполнены до отказа. Да, любят приморцы мотоспорт. Тепло приветствовали они победителя в каждом заезде. Не поскупились на аплодисменты, когда на третью ступеньку пьедестала почета поднялся их земляк Владимир Нестеров. Чемпионом Российской Федерации стал Владимир Гордеев, серебряным призером — Михаил Старостин.

Фото Г. Ильина





ГОНОЧНЫЙ КАРЛИК

Очень компактный автомобиль формулы 4 построил спортсмен из г. Сосновый Бор Ленинградской области Вадим Климов. Поставив перед собой задачу сделать сверхнизкую и сверхлегкую машину, он использовал картинговые шины размером 3,50—5, применил лежачую посадку водителя.

Автомобиль Климова оснащен независимой подвеской и дисковыми тормозами на всех колесах. За сиденьем гонщика установлен форсированный двигатель «ИЖ—Юпитер» (347 см³) с двумя карбюраторами без воздушных фильтров и специально подобранными глушителями. По бокам размещены два клиновидных бортовых бака, а для подвода охлаждающего воздуха к двигателю служат два заборника — справа и слева от защитной дуги. Верхняя точка этой дуги находится на расстоянии примерно 600 мм от земли, то есть почти по колено взрослому человеку. Весит машина около 150 кг.







Альгирдас ПАУРИС — старший тренер по автомотоспорту республиканского спортивно-технического клуба, заслуженный тренер Литовской ССР

Старая трасса в поселке Качергине, где с 1959 по 1966 годы регулярно проходили кольцевые гонки республиканского и всесоюзного масштаба, была одним из опорных пунктов нашего автомотоспорта. Здесь начинали свой путь ныне известные гонщики С. Брундза, К. Гирдаускас и многие другие. Однако спортивная техника шла вперед, скорости росли, и «Неманское кольцо» стало небезопасным. Решено было его закрыть. Спортивная общественность Литвы обратилась в Совет Министров Литовской ССР с просьбой начать строительство новой гоночной трассы. Эта просьба была удовлетворена, и министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог приступило к постройке кольца. При этом ДОСААФу было передано в постоянное пользование 15,5 га, которые включали трассу и прилегающие земли. Председатель Совета Министров Литовской ССР И. Манюшис оказывал большую помощь стройке. К настоящему времени на сооружение трассы израсходовано около 1,2 млн. рублей. Чтобы полностью закончить все запланированные работы, обустроить кольцо, требуется еще около 450 тыс. рублей. Предстоит также решить вопрос о содержании трассы и многое другое. Но главное сделано. «Неманское кольцо» празднует свое второе рождение.

СПОРТ

ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ



Гонки на новой трассе.
Фото В. Ширшова

«Неманское кольцо». Уже давно не упоминалось оно ни в одном из сообщений о мотогонках. Некогда известная кольцевая трасса под Каунасом надолго выпала из спортивной орбиты. Но не навсегда. Несколько лет шли проектные, подготовительные, а затем и строительные работы по сооружению нового «Неманского кольца». И вот оно вступило в строй действующих. Второй этап чемпионата страны 1976 года по кольцевым мотогонкам состоялся на новой трассе, созданной специально для этих скоростных соревнований, а не приспособленной, как это было раньше.

Мы предоставляем слово тем, кто принимал участие в ее втором рождении, и тем, кому довелось взять здесь первый старт.



Пятрас СТАСЮКОНИС, начальник 10-го Дорстройуправления г. Каунаса

Любят у нас в городе автомотоспорт, кольцевые гонки. Но если нет трассы — нет и гонок, и всего радостного, что с ними связано. Поэтому мы старались поддерживать в хорошем состоянии дорожное полотно старой трассы, ремонтировали его. Но только после постановления о строительстве нового кольца можно было развернуть широкий фронт работ.

В ходе строительства пришлось решать сложные задачи. Скажем, уклоны на полосе доходят до 19 процентов. Как их асфальтировать? Решили удерживать катки на тросах тракторами.

Весь наш коллектив трудился с подъемом. Но особенно хочется отметить машиниста катка Кучинскаса и бульдозериста Рагиниса. Умело руководил работами прораб Сеникас. Много потрудилась и спортивная общественность, курсанты автошколы ДОСААФ, дружно работавшие на субботниках.

Сделано, однако, не все. Необходимо проложить перемычку, чтобы исключить из кольца участок общей дороги и превратить трассу в полностью закрытый комплекс. Необходимо построить подземные переходы, судейский павильон, боксы, закончить ограждения, насыпать кое-где земляные барьеры. Если будут выделены ассигнования, то в следующем году завершим весь комплекс.



Карл ОШИНЬШ, неоднократный чемпион страны, мастер спорта международного класса, победитель 2-го этапа (класс 125 см³ А)

Для нас, спортсменов, рождение новой трассы — большое событие, в особенности такой, как «Неманское кольцо». Ее конфигурация дает возможность гонщикам проявить все свое умение, а от мотоцикла взять все возможное. Нет сомнений: кольцевые мотогонки получат дополнительный стимул развития и в Литве и в других республиках. Хотелось бы высказать небольшие пожелания. Не плохо бы в некоторых местах трассы расширить обочины, несколько отодвинуть металлические ограждения, а там, где это возможно, насыпать земляные барьеры. Тогда трасса станет еще лучше.



Борис ЮДИН, мастер спорта, неоднократный чемпион страны, победитель 2-го этапа (классы 250 см³ А и 350 см³ А)

На мой взгляд, «Неманское кольцо» — лучшая в стране трасса. Хочется поблагодарить всех, кто вложил свой труд в ее создание. С их помощью кольцевые мотогонки получат дальнейшее развитие.



Римас БАЛТРУШАЙТИС, главный судья 2-го этапа чемпионата страны, судья всесоюзной категории

Когда институт «Литгипродор» проектировал трассу, то он учитывал не только спортивные требования — сложные повороты, перепады высот, меры безопасности при высоких средних скоростях, но и интересы зрителей. Мне кажется, это удалось. Зрители располагаются амфитеатром на всех участках шестикилометрового кольца и могут хорошо следить за ходом спортивной борьбы. О скоростных качествах трассы свидетельствуют протоколы хронометража: средняя скорость круга, показанная Б. Юдиным на мотоцикле МЦет, — 144 км/час, а на отдельных участках она достигала 220 км/час.

Уже сейчас несложно организовать охрану трассы — обеспечить безопасность зрителей, но полностью эта проблема будет решена после установки сеток по всему периметру и устройства переходов.

Итак, на «улице» «кольцевиков» — большой праздник. И отмечается он в начале новой пятилетки ДОСААФ, которая ознаменуется вводом в строй мототреков, картодромов, многих других спортивных сооружений оборонного Общества. Кольцо в Каунасе — хорошее начало, у которого будет не менее хорошее продолжение.

г. Каунас

„НЕМАНСКОГО КОЛЬЦА"

01 — пожарный пост
\+ — медпункт
— сетчатое ограждение
— буфеты
— динамики
— телефон

1 — стоянка автомобилей
2 — дорога для служебных автомобилей
3 — выезд из парка на дорожку прогрева
4 — дорожка прогрева
5 — закрытый парк
6 — парк мотоциклов участников
7 — линия старта и финиша
8 — ремонтные боксы
9 — выезд с трассы после финиша
10 — остановка рейсовых автобусов

НА КАУНАС



Старт заезда на гоночных машинах. Под № 70 — Ю. Рейнтам (СССР) на «Эстонии—18М» с модернизированной носовой частью и бортовыми радиаторами. Справа и слева от него — гонщики ЧССР К. Илек (№ 21) и И. Росицкий (№ 24) на автомобилях «Металэкс-103» с носовыми обтекателями и задними антикрыльями.

Трудно, пожалуй, представить тепер[ь] спортивную жизнь Минска без межд[у]народных автомобильных соревнова[]ний. Впервые состоялись они здесь [в] 1963 году, а затем, начиная с шестьд[е]сят девятого, столица Белоруссии еж[е]годно принимает участников советско[]го этапа Кубка дружбы социалистиче[]ских стран по кольцевым гонкам. Че[]тыре раза на трассе «Боровая» первен[]ствовали представители ЧССР: В. Губа[]чек, В. Ондржейик, К. Илек, дважды побеждали спортсмены ГДР — Г. Мел[ь]кус и В. Кюттер. В минувшем году от[]крыли счет победам и наши «кольцеви[]ки». Поэтому добрую сотню тыся[ч] зрителей, собравшихся посмотреть гон[]ки этого сезона, волновал один вопрос[:] сумеют ли хозяева трассы и на это[т] раз одолеть соперников.

К великой радости болельщико[в] сборная СССР на гоночных машинах[,] как и в прошлом году, взяла верх, от

УСПЕХ НА ТРАССЕ

Первый этап розыгрыша Кубка дружбы по кольцевым автогонкам завершился победой советских и чехословацких спортсменов

Какой бы острой ни была борьба за Кубок, это всегда Кубок дружбы. Тренеры сборных ПНР и СССР Лонгин Беляк (слева) и Юрий Андреев, глядя на своих питомцев, вспоминают, как сами стартовали здесь на трассе «Боровая» в 1963 году.





Машина, на которой выступал шестикратный чемпион страны Э. Гриффель. Это модернизированный вариант «Эстонии—19» («За рулем», 1975, № 11). В отличие от нее он оснащен новым носовым обтекателем кузова с двумя боковыми крыльями и задним антикрылом, размещенным над главной передачей.

Смена лидера — Брунцлик (№ 21) обходит Бобека (№ 23), который 12 кругов вел гонку.



Ход гонки в обоих классах. Советские спортсмены отмечены точкой, стоящей перед фамилией.

теснив в упорной борьбе на второе место чехословацких мастеров.

Напомним: соревнования здесь проходят на гоночных автомобилях класса 1300 см³ группы Б8 (так называемой формулы «Эстер»). Как и год назад, все места на пьедестале почета были наши. Победители стартовали на отечественных «эстониях—18» с двигателями «Жигули».

Другая часть соревнований — на легковых автомобилях класса 1300 см³ группы А2 — прошла под знаком преимущества чехословацких гонщиков, которые располагают весьма быстроходными автомобилями «Шкода-130РС» (135 л. с., 220 км/час). Пока их построено всего пять. Стартовавшие на них гонщики ЧССР заняли первые четыре места и обеспечили сборной победу в командном зачете.

Интересно сравнить скоростные показатели на машинах обоих классов.



«БОРОВАЯ»

Фото автора

Лучшее время круга (4030 м) показано на легковых автомобилях О. Брунцликом — 1 мин. 46,0 сек. (136,892 км/час). На гоночных автомобилях у А. Альхимовича оно несколько хуже — 1 мин. 46,6 сек. (136,098 км/час). Однако средняя скорость на протяжении всей гонки у победителя в классе гоночных машин выше: 133,452 км/час против 132,984 км/час — на легковых. Следует отметить, что последние весили от 780 до 950 кг, в то время как гоночные — 450—520 кг, но имели в среднем на 40—45 л. с. более высокую мощность, чем машины класса Б8—1300.

Минский этап явился первым из пяти, входящих в зачет розыгрыша Кубка. Что ж, начало оказалось для советских гонщиков успешным.

А. ЕЛИСЕЕВ,
спецкор «За рулем»

г. Минск

Результаты соревнований

Класс Б8—1300 см³. Личный зачет: 1. М. Лайв, «Эстония—18М»; 2. А. Альхимович, «Эстония—18»; 3. Ю. Рейнтам, «Эстония—18М» (все—СССР); 4. К. Илек, «Металэкс-103»; 5. И. Черва, «Металэкс-102»; 6. А. Патлейх, «Металэкс-102» (все — ЧССР). **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ГДР; 4. ПНР.

Класс А2—1300 см³. Личный зачет: 1. О. Брунцлик; 2. Я. Бобек; 3. М. Жид; 4. З. Войтех (все — ЧССР), «Шкода-130РС»; 5. В. Богатырев; 6. Я. Лукьянов (оба — СССР), ВАЗ—21011. **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР; 4. ВНР.

Без кульминации

Этот снимок занял место другого, который так и не был сделан, потому что не состоялся шестнадцатый заезд континентального финала по спидвею. А в нем жребий свел фаворитов — победителей полуфиналов Э. Мюллера (ФРГ), В. Кузнецова (СССР) и показавших второй результат Валерия Гордеева (СССР) и Ю. Штанцеля (ЧССР). Среди претендентов на четыре путевки в польский город Хожув, где состоятся заключительные старты чемпионата, в прогнозах фигурировали также имена итальянца Д. Морцотто и нашего Г. Хлыновского, а в целом шансы советских гонщиков расценивались так: двое должны завоевать право на старт в Хожуве, еще за одно место надо бороться, ну а все четыре вряд ли удастся добыть.

События на ленинградском мототреке развивались и завершились, в общем, соответственно прогнозам, хотя в дело и вмешался дождь, непрерывный дождь. Он не напугал зрителей, предусмотрительно запасшихся зонтами, но создал помехи спортсменам. И сколько ни откачивали и ни сгоняли воду, дорожка оставалась тяжелой. Не случайно еще на тренировке некоторые гонщики по нескольку раз репетировали старт из лужи.

После драматично сложившегося двенадцатого заезда, в котором на первом же повороте упал Корнев, а при выходе из него Штанцель, спортивный комиссар Л. Поспешил (Австрия) и главный судья Р. Рандборг (Швеция) устроили экстренное совещание. А через несколько минут было объявлено об отмене последних двух серий заездов. Конечно, обидно было покидать мотодром, так и не увидев кульминационной гонки.

Спидвей интересен всегда. Четыре скоростных круга полны событиями, которые для зрителя проходят на одном дыхании. И все же в каждом соревновании бывает свой пик. Таким пиком должен был стать шестнадцатый заезд.

Что касается результатов, которые были выведены по трем сериям, надо думать, здесь все получили то, что заслужили. Первое место занял Мюллер, набравший 9 очков из 9 возможных, второе Штанцель — 8. Оба они стартовали на машинах с более мощными двигателями, которые в сочетании с уверенной ездой и привели их к успеху. Третье и четвертое места заслуженно завоевали братья Гордеевы: располагая лишь стандартными двигателями, они в большой мере компенсировали это универсальным мастерством и мужеством и оставили за собой две оставшиеся путевки в Хожув, несмотря на неудачи в первых заездах. А вот итальянцу Д. Морцотто, который просто напугал всех в полуфинале, не помог и четырехклапанный «Веслейк»: не хватило умения приспосабливаться к разным условиям. Место запасного участника от континентальной зоны занял Г. Хлыновский, уверенно выигравший перезаезд у Г. Иванова и Я. Хадека (ЧССР).

Фото М. Шарапова

«Неожиданности за каждым поворотом»



С двумя медалями — золотой и серебряной вернулся из Греции экипаж советских гонщиков, участвовавших в ралли «Акрополис-76»

В конце мая в спортивной информации ТАСС промелькнуло сообщение об успехах советского экипажа С. Брундза — А. Гирдаускас на одном из этапов чемпионата мира — ралли «Акрополис-76». Две медали, золотую за победу в классе 1600 см³ и серебряную за высокий результат в абсолютном зачете, привезли на родину раллисты ДОСААФ.

Подписчики «За рулем», интересующиеся спортом (а таких, как показал анкетный опрос, почти три четверти), хотят, разумеется, знать подробности выступления советских гонщиков. Мы встретились в редакции с первым номером нашего экипажа Стасисом БРУНДЗОЙ и попросили его ответить на несколько вопросов.

Нашего собеседника вряд ли нужно представлять читателям. Трехкратный чемпион СССР, победитель «Тура Европы» в командном и личном зачете, призер крупных международных соревнований, к тому же большой знаток, теоретик ралли хорошо известен любителям автоспорта.

По сообщениям, которые мы почерпнули из зарубежных источников, ваше и Арвидаса выступление в Греции расценивается как самая большая сенсация «Акрополиса-76». Чем это объяснить? Ведь были же у наших раллистов успехи не менее громкие.

Мне об этом судить трудно. Могу лишь высказать предположение. «Акрополис» в самом деле «жесточайшее ралли», как называют его на западе. Никому из нас, советских раллистов второго поколения не приходилось стартовать здесь раньше, не участвовали мы и в автомарафонах «Лондон — Сидней», «Лондон — Мехико». А все наши общие представления об этом ралли, как о «сложном», «горном», ровным счетом ничего не значили. То, что мы увидели на тренировке, а в особенности что пережили во время соревнований, не шло ни в какое сравнение с этими представлениями и с тем, что пришлось встречать в других странах.

Мы уже привыкли: в европейских ралли, скажем, в ГДР, Польше, Финляндии, Швеции, делают акцент на специальные скоростные участки. В Греции пришлось столкнуться со старой интерпретацией ралли, усложненной, я бы сказал, современными требованиями. Главное здесь — дорожные соревнования в очень жестком режиме. Вся трасса в 2770 километров — как один непрерывный скоростной участок. И все же не в самом регламенте сложность, а в дорогах. Горные — узкие и извилистые. Неожиданности за каждым поворотом. Ограждений нет, и лишь кресты — свидетельство случившихся здесь трагедий — предупреждают: справа или слева пропасть. Под колесами — камни, выбоины, грязь и вода. Местами она перехлестывает через капот. Особенно коварны широкие промоины — результат беспрерывных ливней. Выскакиваешь из-за скалы — впереди вроде бы продолжение трассы, на самом деле — дорога в никуда. Средние же скорости — 55—85 километров в час! А на спецучастках — они тоже в горах и число их превышает полсотни — нужно ехать намного быстрее.

Как же все-таки справились со всем этим участники ралли и их машины?

По-разному. Я называл уже протяженность ралли. Но для очень многих оно оказалось короче. Соревнования были разбиты на пять этапов, и на старте каждого из них было хорошо видно, как тают наши ряды. Из 127 экипажей финишировало 34, четвертая часть. И то, по местным представлениям, это много. Непогода сделала некоторые участки совершенно непроходимыми, и организаторам пришлось их исключить.

Где-то на исходе четвертой сотни километров мы увидели на обочине тех, кого называли в числе главных фаворитов: Микколу и Андерссена на «тойотах», специально подготовленных в Швеции. Дальше — больше. Оставили трассу три экипажа, стартовавшие на автомобилях «Лянча-стратос» — той самой марки, на которой в прошлом году был завоеван титул чемпионов мира. Неудача постигла и экипажи на «Альфа-ромео», «Порше», ФИАТ, «Рено-альпине», «Пежо», укомплектованные известными гонщиками.

Судя по одному этому перечислению, ралли «Акрополис» весьма представительно.

Под номером 117 выступал в ралли «Акрополис» экипаж С. Брундза — А. Гирдаускас.

Да. Я еще не назвал «Датсун», БМВ, «Ситроен» и ряд других фирм, принявших участие в «Акрополисе». В этом году их было больше, чем в прошлом. Тогда стартовали всего 85 экипажей.

В росте популярности ралли очевиден не только спортивный интерес. Тут уместно, наверно, повторить то, что сказал на пресс-конференции заместитель председателя «Автоэкспорта» Деви Вартанович Дарчиев. Ведущие автоконцерны видят в ралли «Акрополис» хорошую возможность рекламы своей продукции. В условиях экономического кризиса на Западе, снижения покупательного потенциала населения надежность, выносливость автомобиля приобретают все большее значение. И в этом смысле результаты выступления в ралли «Акрополис», которое по трудности сравнимо лишь с «Восточным Сафари», могут сказаться на выборе покупателей, то есть на сбыте.

Не случайно автомобильные компании расходуют огромные суммы на подготовку машин к ралли, на организацию технической службы в ходе соревнований. Особенно в этом преуспевают японцы. Один только пример: «Тойота» на два своих автомобиля в ралли «Акрополис» привезла 260 комплектов запасных колес. Я уж не касаюсь других сторон технического обеспечения, связанных с большим числом людей и машин, со своей стратегией и тактикой. Однако ж и оно оказалось бессильно против греческой трассы: машины самых прославленных марок во главе с самыми знаменитыми гонщиками не выдерживали.

Наши вопросы, Стасис, до сих пор не затрагивали самого, наверно, важного для любителей спорта: как сложилось ралли у советских экипажей?

Уже во время прикидки на первом же скоростном участке мы с Арвидасом и экипаж супругов Козырчиковых показали хорошее время и получили

право стартовать вслед за группой признанных федерацией гонщиков — в нее входят участники чемпионатов мира и Европы, стабильно показывающие высокие результаты. Вначале мы старались держаться за ними, а потом и сами внедрились в группу лидеров. На первых скоростных участках у нас было 12—13-е время, потом — 8—9-е, а к концу 4—5-е. Теперь об этом рассказывать легко. Куда сложнее было на трассе. Тринадцать лет я в ралли и не припомню такого напряжения. Не было возможности расслабиться хоть на минуту, даже расстегнуть шлем. Гонка, гонка, гонка. Времени на заправку не оставалось. Заполняли баки в счет штрафных минут. А смена колес! Острые камни, горный серпантин делали свое дело. Передних покрышек едва хватало на 100 километров, задних еле-еле на 60. Да и то, какие уж это были покрышки— одни нитки. Мы заменили тридцать комплектов шин, хотя требовалось это делать чаще. Наше техобеспечение было намного скромнее, чем у конкурентов, и на смену комплекта уходило раза в три больше времени — около трех минут. Мы старались их экономить и один раз поплатились: не сменили вовремя покрышки, и на скоростном участке «спустило» колесо.

В своем классе машин 1600 мы заняли первое место среди 17 экипажей, опередив ближайшего конкурента на полтора часа.

В ралли, как известно, особо ценятся места в абсолютном зачете, так сказать, невзирая на литраж, конструктивные изменения и другое. В Положении даже предусмотрена необычная для других соревнований формула награждения: за места с первого по третье — золотые медали, с четвертого по шестое — серебряные. Заняв шестое место, мы и получили одну из наград. Победителям — экипажу знаменитого раллиста шведа Калльштрема, выступавшего на 2-литровом «Датсуне», мы проиграли час, но выиграли час у тех, кто занял следующие за нами места.

В Афинах, где состоялся финиш, нас горячо поздравляли — для всех результат советского экипажа был неожиданным. Я не разделяю это мнение. Сказался прежде всего опыт, накопленный советскими спортсменами в международных соревнованиях. Легенда была составлена безошибочно. Здесь я должен сказать самые добрые слова в адрес Арвидаса Гирдаускаса: как штурман он действовал безупречно — а это половина дела.

На этот раз нам удалось наконец приблизить подготовку автомобилей к требованиям современных ралли. И еще одно. Нас везде очень тепло приветствовали зрители — рабочие, крестьяне, дети трудовой Греции. Они так сердечно и искренне выражали симпатии к советским спортсменам и машинам, что просто нельзя было выступить плохо.

Очень обидно за наш второй экипаж. Анатолий и Галя Козырчиковы шли вплотную за нами, преодолевая все препятствия, и только нелепый случай — обрыв маховика (такое мне вообще не приходилось встречать) — лишил их возможности показать высокий результат.

Стасис, а теперь вопрос, представляющий, как нам кажется, интерес не только для любителей спорта. Насколько ваша машина отличалась от стандартного автомобиля?

На волжском заводе кузов автомобиля «Лада—1600» был усилен, облегчен. Далее доводка, в соответствии с требованиями группы А2, продолжалась на базе ЦК ДОСААФ Литовской ССР с участием механика Збигнева Киверта и других товарищей. На всех этапах этой работы большую помощь оказывал «Автоэкспорт».

Изменением формы кулачков, полировкой каналов и другими мерами удалось поднять мощность стандартного двигателя до 120—125 л. с. На автомобиле было обычное раллистское оборудование — дуги безопасности, дополнительный бензобак, защита картера. Много поработали над снижением веса. Ходовая же часть оставалась стандартной, но тоже была несколько усилена.

То, что случалось с нашей машиной во время ралли — выход из строя втулок амортизаторов, сайлент-блоков реактивных тяг (мы сменили по два-три комплекта), — для такой трассы явление обычное. Мы старались беречь машину, следили, например, чтобы обороты двигателя не превышали восьми тысяч.

Теперь, когда все позади, мы можем утверждать: по надежности ВАЗ—2103, подготовленный к ралли, не уступает лучшим зарубежным раллистским машинам и приблизился к ним по литровой мощности. Это, так сказать, в чисто спортивном плане. А если в широком, потребительском — то надо говорить о высокой надежности, отличном качестве автомобилей волжского завода вообще. Именно так и расценили за рубежом успех советской «Лады», рынок которой сейчас — 75—80 стран мира.

Отвечая на наши вопросы, вы упомянули о том, что вот уже 13 лет занимаетесь ралли. Для спортсмена — это период зрелости. Не могли бы вы сказать, как за это время изменились ваши личные ощущения: при выходе на старт, во время соревнований. Понимаете?

Я начинал с любительских соревнований. В свое время такие ралли регулярно проходили на каунасском радиозаводе, где я работал. До сих пор помню свой дебют, подъем и волнение. Опоздание казалось трагедией. В голове было одно — скорей, скорей.

И теперь, когда я вывожу машину на старт, ощущаю тот же внутренний подъем. Но с первыми же метрами это состояние сменяется другим: ответственностью, как при выполнении любой сложной работы. И, погружаясь в нее, отодвигаешь на второй план азарт, страсти.

Вершин в ралли достигает тот, кто умеет ездить быстро и осторожно. А соединить эти, в общем-то противостоящие друг другу вещи можно только умственными усилиями, напряженной работой мозга. Выбор режима движения. Тактика езды. Поиск самого безопасного пути. Чувство автомобиля, каждого его колеса, каждого подшипника, как части самого себя. Без умения мыслить, анализировать невозможно охватить весь этот комплекс.

Думая над причинами своих аварий, поломок, неудач (а их было немало), анализируя, я пришел к убеждению — первопричиной их был я сам: где-то, на каком-то этапе подготовки или соревнования что-то недодумал, что-то упустил, и это сказалось потом. Но я, кажется, далеко ушел от поставленного вопроса.

Что вы, что вы! Все это очень интересно и имеет самое прямое отношение к вопросу, с которым в редакцию обращается много юношей, молодых людей: как стать раллистом? Что бы вы им посоветовали?

Такие вопросы задают и мои многочисленные корреспонденты. Я рад представившейся возможности ответить всем и вместе с тем сердечно поблагодарить за письма, принести извинения за то, что не могу ответить каждому. Жизнь спортсмена-раллиста, студента технического вуза совершенно не оставляет свободных минут.

А теперь по существу. Тут надо прежде всего исходить из того, что побуждает заниматься ралли. Если у тебя или у членов семьи есть автомобиль (я начинал с ралли на машине родителей) и ты стремишься совершенствовать водительские навыки и умение — то тут ралли, я имею в виду любительские, на своих машинах, показано буквально всем. Другое дело — большой спорт. Здесь надо убедиться, что ралли — твое призвание, твоя дорога. В этом виде спорта, может быть, больше, чем в других, требуется призвание, трудолюбие и много, много знаний. Так вот, если желание продиктовано серьезными мотивами, а не стремлением к мнимым соблазнам жизни автогонщика, если ты готов на бесконечный, изнурительный труд, без выходных и отпусков, тогда не задавай вопросов, а, сообразуясь с конкретными условиями, берись за это дело. Человек может всего добиться.

Спасибо, Стасис. Но, прежде чем попрощаться, еще один вопрос. Как вы относитесь к высказываниям некоторых специалистов, предрекающих закат ралли на том основании, что в условиях нынешнего интенсивного движения организовывать их все труднее?

Мне эти основания кажутся безосновательными. Глубоко убежден: у ралли долгая, долгая жизнь. С ростом числа автомобилей и автомобилистов интерес к ним будет все возрастать. Кольцевые гонки, кросс — это специальные трассы, специальные машины. Ралли же — соревнования на обычных дорогах, на обычных автомобилях, и потому они ближе всего водителю. Подтверждение тому — десятки, сотни тысяч зрителей на трассах. В Финляндии, где мне не раз приходилось выступать в ралли «1000 озер», на скоростных участках продается 100 тысяч билетов, а всего зрителей — 300 тысяч. Это не чисто спортивный интерес. Каждый, глядя на раллиста, сравнивает, прикидывает, как он сам проходит такие же сложные участки, повороты — учится и извлекает уроки.

И еще одно. Чтобы посмотреть ралли, не надо ехать за несколько сот километров. Оно само приходит к тебе, к твоему дому, и вся страна или отдельные ее районы становятся стадионом. Конечно, ралли не стоит на месте. И в этом процессе, учитывающем изменяющиеся условия, также содержится ответ тем, кто не верит в будущее ралли.

Мы прощаемся со Стасисом Брундзой, благодарим его, поздравляем с успехом в Греции и с большим событием в жизни. После возвращения домой спортсмен успешно защитил диплом на транспортном отделении Вильнюсского инженерно-строительного института.

Интервью взял М. ТИЛЕВИЧ

Сухопутные броненосцы

«15 сентября 1916 года в 5 ч. 30 мин. на р. Сомме у дер. Флерс, что северо-восточнее Парижа, англичане, впервые применив отряд сухопутных броненосцев, внезапной атакой прорвали на пятикилометровом участке позиции немцев и за пять часов боя отбросили их более чем на 5 км в глубь позиций».

Это сообщение, облетевшее в свое время весь мир, собственно и послужило началом боевой летописи истории танков.

Из 49 бронированных гусеничных машин, доставленных в район Соммы, только 18 приняли участие в бою. Остальные вследствие поломок и других причин не дошли до переднего края немецкой обороны. Но и то, что было достигнуто в этот день, высшее командование англичан расценило весьма положительно: в результате внезапной танковой атаки противник был отброшен, захвачено много пленных, подавлено большое количество пулеметных и артиллерийских огневых точек, а потери наступающей пехоты англичан оказались в двадцать с лишним раз меньше, чем прежде.

Проекты и опытные образцы броневых гусеничных и колесных машин, способных подавлять огонь пулеметов и траншейных пушек, преодолевать окопы, разрушать проволочные заграждения, были созданы и в ряде других стран, в том числе и в России. В 1911 году В. Менделеев разрабатывает проект тяжелого танка, в 1915 году изобретатель А. Васильев на базе тяжелого бронеавтомобиля создает гусеничную машину, а ученые Н. Жуковский, А. Микулин, Н. Лебеденко — колесную. В мае 1915 года проводятся испытания первой в мире гусеничной броневой машины «Вездеход» конструкции А. Пороховщикова.

Следующий период развития существующих и создания новых образцов танков начался в двадцатые и закончился в конце тридцатых годов и был отмечен не только усилением огневой мощи за счет увеличения вооружения, которое подчас размещалось в нескольких башнях. Повысилась бронестойкость корпусов благодаря утолщению бронелистов, изменению их наклонов, возросла мощность двигателей, а следовательно и скорость, улучшилась маневренность. В Англии, Франции, а позднее и в США появилось много опытных и серийных образцов, начиная от 40—50-тонных танков прорыва и кончая сверхлегкими 2-тонными танкетками.

В середине тридцатых годов, нарушив Версальский договор, фашистская Германия начинает ускоренными темпами развивать свои танковые войска, оснащать их новейшими образцами боевой техники, и к началу сороковых годов они становятся одними из наиболее мощных в мире.

Когда осенью 1916 года в России стало известно об удачном применении англичанами танков, были предприняты настойчивые шаги к получению из Англии чертежей для их изготовления. Союзники в этом отказали, так как считали, что Россия сама строить танки никогда не сможет.

Английские и французские танки попали в Россию несколько позже, в годы гражданской войны и интервенции. Более 100 из них достались Красной Армии в качестве трофея, а один, французский «Рено», захваченный под Одессой, красноармейцы прислали в Москву в подарок В. И. Ленину. Эта машина 1 мая 1919 года участвовала в праздничной демонстрации, прошла по Красной площади и улицам столицы.

В конце 1919 года по указанию В. И. Ленина на Сормовском заводе по кооперации с заводами АМО (двигатели) и Ижорским (бронелисты) началось строительство первых советских танков. 31 августа 1920 года из ворот завода вышел первый образец, на корпусе которого было написано: «Борец за свободу тов. Ленин». Вслед за ним сормовцы изготовили еще 14 танков модели «М».

Первенцы отечественного танкостроения вместе с трофейными машинами пошли на формирование отдельных танковых отрядов Красной Армии. В каждый из них входили три боевых танка, а также обслуживающие машины. Боевое крещение состоялось 4 июля 1920 года, когда 2-й танковый отряд принял участие в прорыве белопольского фронта в районе Полоцка.

Начало отечественного крупносерийного производства танков относится к середине двадцатых годов. После того, как были рассмотрены десятки проектов легких и средних машин, к производству приняли два типа: малый Т—18 (известный также как МС—1) и средний Т—24. Несмотря на ряд прогрессивных

Сборка легендарных Т—34 на одном из заводов во время Великой Отечественной войны.



Танк «М1» после первого танкового боя на Сомме.



Тяжелые танки ИС—2 у рейхстага.



Плавающий танк ПТ—76.

решений в конструкции и на то, что по тактико-техническим характеристикам эти танки не уступали новейшим образцам английских и французских машин, они оставались средством поддержки пехоты, так как их оперативная подвижность была явно недостаточна.

Наиболее значительными для отечественного танкостроения стали тридцатые годы. В это время созданы такие удачные конструкции, как новый танк пехоты Т—26, быстроходные машины оперативного назначения БТ—2, БТ—5, БТ—7, имеющие колесный и гусеничный ход, а также новый средний Т—28 (трехбашенный) и тяжелый Т—35 (пятибашенный) танки. В тот же период на базе отечественных автомобильных агрегатов было начато производство танкеток Т—27, малых плавающих танков Т—37, а в дальнейшем Т—38. В эти же годы сконструирован и передан в серийное производство лучший в мире многоцилиндровый быстроходный танковый дизель В—2.

Для проверки тактико-технических качеств танка БТ—5 в октябре 1933 года был организован испытательный пробег пяти машин по маршруту Харьков—Москва протяженностью свыше 750 километров. Несмотря на сложные дорожные и погодные условия, все они прошли более 65% пути на колесном ходу, показав среднюю скорость свыше 35 км/час, и прибыли на третий день в Москву.

Отечественным танкам пришлось пройти и боевые испытания. Осенью 1929 года во время конфликта на КВЖД на Дальнем Востоке первые танковые части, укомплектованные машинами МС—1, помогали нашей пехоте в разгроме войск белогвардейцев и китайских милитаристов. В 1936—1939 гг. в составе республиканских войск в Испании успешно действовали 347 танков Т—26 и БТ—5 и свыше 60 бронеавтомобилей, а в 1938 году в отражении атак японских захватчиков у озера Хасан участвовало более 345 танков (в основном Т—26). Осенью 1939 года 498 танков и 385 бронеавтомобилей были использованы против японских интервентов на реке Халхин-Гол.

В боях с белофиннами зимой 1939—1940 годов впервые наша армия применила машины Т—28 и опытные образцы новых тяжелых танков КВ—1.

Почти все наши танки начала тридцатых годов имели, как правило, противопульное бронирование и 45-миллиметровые пушки. Однако развитие противотанковой артиллерии потребовало дальнейшего усиления брони. Так, после 1935 года на вооружение армии поступают пушки, способные делать 12—15 выстрелов в минуту, с высокой начальной скоростью полета снаряда (700—1000 м/сек), что позволило поражать 58—60-миллиметровую броню.

Используя боевой опыт, результаты исследований и испытаний, прогнозируя характер будущей войны, творческие коллективы, возглавляемые талантливыми главными конструкторами Ж. Я. Котиным, М. И. Кошкиным, Н. А. Астровым и другими специалистами, в конце тридцатых годов создают новые образцы танков с дизельным двигателем В—2, в том числе тяжелого КВ и среднего Т—34, вооруженных 76-миллиметровой пушкой и имеющих противоснарядное бронирование, а также малого плавающего танка Т—40 и легкого танка Т—50. К началу сороковых годов опытные образцы танков были испытаны, доработаны, поставлены на серийное производство и начали поступать на вооружение в войска.

В первые дни Великой Отечественной войны удар фашистских войск вместе с передовыми частями Красной Армии приняли на себя находившиеся в строю 960 танков Т—34 и 508 КВ.

Благодаря высокой технологичности, внедрению в производство новых, прогрессивных методов (электросварки корпусов, литья башен и др.) наши заводы обеспечили выпуск в год более чем 25 тысяч танков и самоходных артиллерийских установок. При этом следует отметить, что на базе автомобильных агрегатов, простых и надежных, в годы войны было изготовлено свыше 15 тысяч танков Т—60 и Т—70.

В главных сражениях Великой Отечественной войны в самых решающих операциях с успехом использовались наши танковые войска, оснащенные лучшей в мире советской танковой техникой. Они сыграли выдающуюся роль в битве на Курской дуге, где произошло величайшее танковое сражение. Эта победа Красной Армии оказала большое влияние на весь ход второй мировой войны. Огромные масштабы применения танков (свыше 6000 первоклассных отечественных боевых машин с советской стороны) — одна из существенных черт заключительной битвы за Берлин в апреле 1945 года.

Прошло 60 лет после первого боевого применения танков. Во всех армиях развитых стран танковые части и соединения стали важной ударной силой сухопутных войск, а современный танк — сложной боевой машиной, обладающей не только надежной броневой защитой, мощным и разносторонним вооружением, средствами связи, но и вычислительной аппаратурой, другими техническими средствами.

Советские люди создали лучшие в мире танки. Управляемые умелыми и мужественными воинами, они сегодня берегут мирный труд нашего народа.

Полковник-инженер в отставке
Ю. БАКУРЕВИЧ

Боевые гусеничные машины воздушно-десантных войск.





Легкие машины Т—26 в декабре 1941 года на Можайском направлении.



Современный средний танк Т—54.

Фото из Государственного архива кинофотодокументов, В. Темина (ТАСС), Г. Шутова (ТАСС), В. Ширшова, архивов журналов «Советский воин», «За рулем», из собрания Ю. Бакуревича



Макет первого советского танка.

Танки Т—18 во время парада на Красной площади в Москве 7 ноября 1929 года.



СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

О предпродажной подготовке

Читательница Г. Семянская из Закарпатской области просит рассказать, как правильно должен оформляться талон предпродажной подготовки, который есть в сервисной книжке «Жигулей».

Редакция получила разъяснение на Волжском автозаводе, что работники торгующей организации, продавшей автомобиль, должны заполнить талон сервисной книжки и его корешок, где значатся сведения о предпродажной подготовке автомобиля. Талон отрывается и остается в магазине, а корешок, заполненный и заверенный печатью (штампом) магазина, остается в книжке.

Если в книжке не будет корешка и соответствующих записей на титульном листе, то владелец автомобиля лишается права на гарантийный ремонт.

Такая книга есть

Автолюбитель Ю. Ольченко из Винницы просит сообщить, существует ли литература, где приведены фотографии всех автомобилей, выпускаемых в настоящее время нашей промышленностью, а также их технические характеристики.

Эти данные содержатся в книге «Краткий автомобильный справочник», которую в 1975 году выпустило издательство «Транспорт». Подготовил этот справочник (он вышел уже седьмым изданием) коллектив авторов из Государственного научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ). В книге содержатся также цифры по выпуску автомобилей (в том числе легковых) в нашей стране за все годы, там дан краткий очерк развития производства автомобилей в СССР, приведены рисунки и краткие технические характеристики моделей прошлых лет, а также информация по шинам, электрооборудованию, топливу и маслам, нормы расхода горючего.

Справочник поступил в продажу в начале 1976 года. Поскольку тираж сравнительно невелик (50 тысяч экземпляров), очевидно, сейчас его можно встретить на прилавках лишь случайно. «Книга — почтой» не высылает этого издания. Познакомиться же с ним и сделать нужные выписки можно в библиотеках.

Старый электролит непригоден

И. Скоков из Челябинской области спрашивает, можно ли использовать для заливки нового аккумулятора электролит от батареи, проработавшей четыре года.

Отвечают специалисты НИИавтоприборов.

Электролит требуемой плотности для заливки аккумуляторных батарей приготовляют из серной кислоты и дистиллированной воды, отвечающих определенным условиям (ГОСТ 667—53 и ГОСТ 6309—72). В нем не должно быть механических примесей, которые могут оказать вредное влияние на электрические характеристики и срок службы батареи.

В процессе эксплуатации электролит теряет свою первоначальную химическую чистоту из-за попадания в него соединений сурьмы, мышьяка и т. п., содержащихся в материалах активной массы и решеток электродов аккумулятора. Кроме того, электролит засоряется механическими частицами (осыпающейся массой), которые способствуют саморазряду батарей.

По указанным причинам использовать старый электролит в новых аккумуляторах нельзя. Очистка его очень сложна и трудоемка, поэтому даже на специальных станциях его не восстанавливают.

Как установить ремни безопасности

Этот вопрос волнует большую группу читателей. Он оказался важным для владельцев как новых, так и старых «москвичей», «волг», «запорожцев».

В. Новый из Минска и рижанин Ю. Петров просят напомнить, в каком номере журнала было описано, как установить ремни на «Москвич—407». «Ждем статью о ремнях на ГАЗ—21», — пишет группа автолюбителей из Одессы.

Журнал несколько раз рассказывал автолюбителям о ремнях безопасности. Описывали мы и методы оборудования автомобилей стандартными ремнями. На 129-м «заседании» «Клуба «Автолюбитель» (1975, № 2) начальник бюро безопасности ОГК автозавода имени Ленинского комсомола В. Иванов предложил свои разработки по установке ремней в «москвичах» от «четыреста второго» до «четыреста двенадцатого». В этом материале говорится и о том, как найти на машине, выпущенной после 1969 года, заводские точки крепления.

Тот же круг вопросов, но для автомобилей завода «Коммунар» осветили инженеры ОГК ЗАЗа В. Кудрявцев и А. Панченко на 144-м «заседании» «Клуба» в июньском номере этого года.

А как же быть с ГАЗ—21? Мы обратились в ОГК ГАЗа. По мнению заводских специалистов, самостоятельная установка не под силу индивидуальному владельцу старой «Волги». Крепление в этом случае, считают конструкторы, не будет соответствовать требованиям ГОСТа. Поэтому мы не сможем ничего предложить по креплению ремней безопасности на ГАЗ—21.

Проверить можно

«Я знаю, что по действующим сейчас «Правилам предоставления услуг владельцам автомобилей ВАЗа автоцентрами и станциями технического обслуживания объединения «АвтоВАЗ» клиенты к рабочим постам не допускаются, — пишет А. Постнов из Череповца. — Но хотелось бы знать, каким образом, получая машину, можно проверить качество выполненного обслуживания или ремонта».

Автомобиль может быть осмотрен на подъемнике или проверен вместе с работником станции пробным пробегом. Появившиеся в ходе проверки претензии клиент должен предъявить контролеру по выдаче или руководителям станции.

Так нам сообщили в производственном управлении «АвтоВАЗтехобслуживание».

Японские машины в США

Ю. Морковин из Хабаровска просит сообщить, сколько автомобилей и мотоциклов экспортируется из Японии в США.

По данным Японской ассоциации автомобильных промышленников, в 1974 году из выпущенных 6,55 миллиона автомобилей всех типов экспортировано в разные страны 2,62 миллиона (40%). В США продано за этот период около 1 миллиона автомобилей, то есть 38% из всех поступивших за границу машин, или 15% от общего числа автомобилей, изготовленных в стране.

Что касается мотоциклов, то из 4,5 миллиона штук, выпущенных в 1974 году, экспортировано 3,24 миллиона (72%). В США поступило за этот год 1,39 миллиона мотоциклов, что составляет 43% от всего количества проданных за границу и 31% всех выпущенных.

На новой ЯВЕ со щитком и дугами



Рис. 1. Так выглядит мотоцикл со щитком.

Как правило, мотоциклисты, совершающие более или менее длительные поездки, оснащают свои машины багажниками, дугами безопасности, ветровыми щитками и другими приспособлениями, которые создают дополнительные удобства, служат целям безопасности.

Нередко в редакцию приходят письма с просьбой рассказать, как изготовить такое оборудование своими силами. Эти просьбы участились после того, как начала поступать в продажу новая модель ЯВЫ—«634», отличная от всех, имеющихся у наших мотолюбителей.

Для ее владельцев мы и помещаем описание дополнительного оборудования. Ветровой щиток разработан нашими читателями А. Бондарчуком и А. Кособуцким из Днепропетровска.

Конструкция багажника и дуг подготовлена консультантом журнала Э. Конопом на основе присланных в редакцию предложений, потребовавших серьезной инженерной доработки.

Ветровой щиток

Чтобы не изобретать велосипед, можно просто-напросто использовать ветровой щиток от старых мотоциклов ЯВА, немного переделав его. Год эксплуатации 634-й модели с таким щитком позволяет нам рекомендовать его мотоциклистам.

Общий вид щитка представлен на рис. 1. Учитывая, что диаметр фары у новой модели больше, мы увеличили отверстие в щитке, вырезав внизу паз для доступа к винту, крепящему ободок фары (рис. 2). Это позволяет заменять лампы без демонтажа щитка. Резиновое кольцо, которым уплотнено отверстие ветрового щитка, достаточно просто разрезать и, посадив на свое место, раздвинуть так, чтобы разрез совпал с пазом.

Кронштейны крепления щитка к мотоциклу надо изогнуть, как это показано на рис. 3, или сделать заново. Все их посадочные места сохранены. К сожалению, в процессе изгибания отслаивается защитное покрытие, и, чтобы избежать ржавчины, кронштейн следует отхромировать или покрасить заново.

Конструкция крепления руля позволяет выбирать его положение по желанию водителя. Однако размеры кронштейна, приведенные на рис. 4, соответствуют только одному из них. Поэтому, если у вашего мотоцикла руль стоит иначе, кронштейн придется подгибать по месту.

Узлы крепления ветрового щитка, указатели поворота устанавливают в другом месте с помощью специальных кронштейнов, например таких, как на рис. 4. Их делают из стали с соответствующим защитно-декоративным покрытием и ставят под болты, крепящие перья вилки.

Багажник

Мотоциклисту, желающему оснастить свою ЯВУ-634 багажником, представляются богатые возможности: немногие машины имеют столь удобную для этой цели раму. На модель «634» легко установить очень прочный багажник (рис. 5), жесткий не только в вертикальном, но, что еще существеннее, в поперечном направлении, исключающий сколько-нибудь заметные колебания закрепленного на нем груза по отношению к раме мотоцикла. Как это важно для сохранения устойчивости мотоцикла, знают, вероятно, все водители.

Суть конструкции в том, что верхние трубы багажника крепим дополнительно к трубам рамы около задних фонарей указателей поворота. Кстати, эти фонари при любом багажнике придется куда-то перенести, иначе даже портфель, сумка могут загородить указатели водителю, следующему сзади. Более подходящее место для этих фонарей — около номерного знака.

Что касается прочности багажника, то напоминаем: он не рассчитан на многопудовые мешки, ибо это неминуемо повлечет поломку мотоцикла. Опыт показывает, что даже в длительных путешествиях нет нужды возить больше 30 кг груза, надо только хорошо продумать подготовку и тщательно отобрать так называемые предметы первой необходимости.

Для силовых стержней багажника берем стальную трубу наружным диаметром 12—14 мм (чертежи даны в расчете на 12-миллиметровую). Толщина стенки у нее должна быть не меньше 1,5 мм, иначе багажник будет непрочным. Соединительные стержни, образующие решетку, можно делать из трубки меньшего диаметра, например 10 мм.

На ЯВЕ-634 не следует крепить багажник к верхним болтам амортизаторов (как обычно делают), поскольку они и без того достаточно сильно нагружены — не случайно на мотоциклах последних серий этот узел усилен. К тому же «привязываться» к болтам нет необходимости. Рама позволяет выполнить переднее крепление труб багажника так, как показано на рис. 5 и 6. В узлах рамы, где закреплены верхние концы амортизаторов, есть два отверстия диаметром 7 мм. На передние концы верхних труб багажника, соответственно изогнутых по месту, привариваем пластины — фланцы с двумя отверстиями. Внутрь узла устанавливаем пластину-гайку (стальной лист толщиной 3,5—4 мм), также с двумя отверстиями, где сделана резьба М6. Весь этот «пакет» достаточно прочно стягиваем болтами М6.

Чтобы обеспечить максимальную поперечную жесткость багажника, верхние трубы дополнительно крепим к раме в задней ее части. На рис. 6 показана конструкция этого узла, выполненного из стали толщиной 2 мм. Узел приварен к трубе багажника. Следует иметь в виду, что размеры, приведенные на чертеже, определены на одном конкретном мотоцикле; на других они могут заметно отличаться, поэтому при изготовлении деталей багажника их размеры надо дополнительно уточнить по месту. Узел крепления, о котором идет речь, лучше приварить (или просверлить в нем отверстие) в последнюю очередь, когда багажник уже готов и тщательно примерен к мотоциклу.

Крепим багажник в этом месте длинным болтом М6, который защемляет и верхнее крепление площадки (см. рис. 6), если она установлена. Нижний узел крепления багажника (рис. 7) — традиционный, он совмещен с узлом крепления подножки пассажира. Площадка быстросъемная: две другие ее точки крепления представляют простейшие замки (рис. 8). Чтобы снять площадку, достаточно освободить верхний болт. При ежедневных поездках по городу, когда площадки практически не нужны, их снимают, поскольку они создают помехи при обслуживании мотоцикла.

Готовый багажник можно окрасить под цвет мотоцикла или покрыть слоем хрома (никеля) гальваническим путем.

Защитные дуги

У мотоцикла ЯВА модели «634» сдвоенная, как иногда говорят, дуплексная пространственная рама, сваренная почти полностью из труб круглого сечения. Поэтому некоторые мотолю-

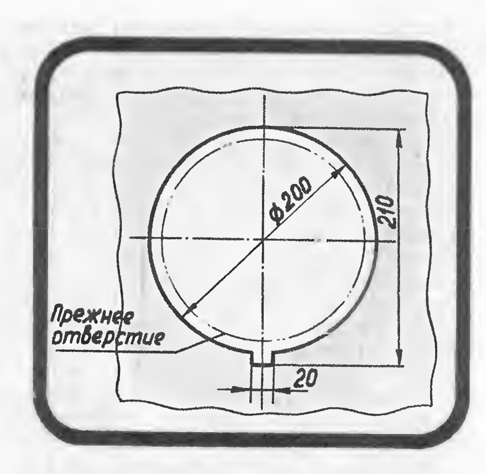


Рис. 2. Доработка отверстия для фары.

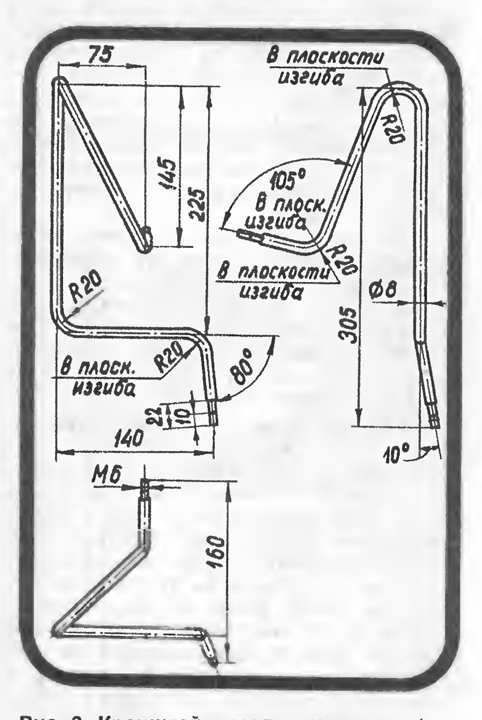


Рис. 3. Кронштейн крепления щитка (правый показан, левый — отраженный вид).

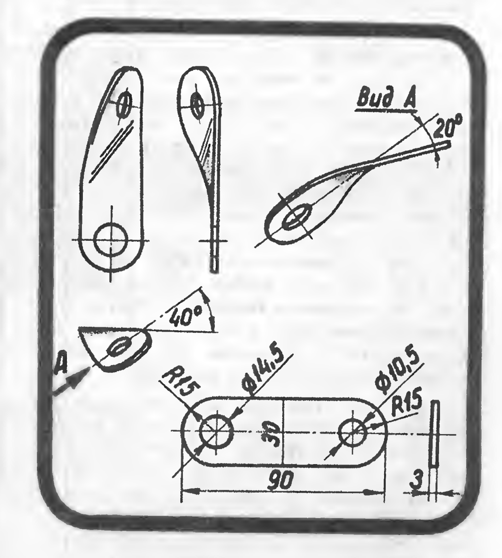


Рис. 4. Кронштейн крепления фонарей указателей поворота и его развертка.

бители, пытавшиеся оснастить машину защитными дугами, испытывали определенные затруднения при разработке узлов крепления — они принципиально отличаются от тех, что применялись на других явских моделях. Вспомним: у них рама была из труб прямоугольного сечения, и почти все варианты защитных дуг (различавшиеся в основном размерами и формой) объединяла общая идея: в случае падения сила удара передавалась через дуги к верхнему ее узлу (выполненному в виде хомута, охватывающего прямоугольную балку рамы) и к нижнему, как правило объединенному с передним кронштейном крепления двигателя. Такая конструкция была достаточно надежна и одновременно проста.

Чтобы дуги не менее эффективно защищали новую ЯВУ, их конструкция должна обеспечить передачу силы удара (изгибающего момента), которая возникает при падении, на обе балки рамы. Передний кронштейн крепления двигателя на ЯВЕ-634 сложнее, чем на прежней, и объединить нижний узел крепления дуг с этим кронштейном затруднительно. Следует учитывать также, что в этом случае воспринимать удар придется и болтам крепления двигателя, не рассчитанным на такую нагрузку.

При выборе размеров и формы дуг не следует забывать о том, что прочность балок рамы хотя и высока, но не беспредельна, и идея «сверхпрочных» дуг ни к чему хорошему не приведет. При серьезном падении как раз дуги могут остаться целыми, а рама погнуться и выйти из строя.

Дуги предлагаемого варианта (рис. 9) выполнены в виде двух отдельных труб (половин) 2, соединяемых с рамой 1 верхними 3 и нижними 4 узлами. Эти узлы не предназначены для восприятия изгибающего момента при падении мотоцикла, хотя расположение нижнего — почти на горизонтальном участке балки рамы — позволяет в значительной мере нагрузить его. Главные же детали, принимающие на себя силу удара, — стержни 5, соединяющие половины дуги. На рисунке показан нижний стержень, верхний — аналогичен ему. Наружный диаметр каждого равен внутреннему диаметру трубы.

Для дуг пригодна стальная цельнотянутая труба наружным диаметром 22—25 мм (об этом мы уже говорили). Труба большего диаметра прочнее и потому опасна. Кроме того, такую трубу трудно расположить между балками рамы и низом картера двигателя, а изгиб ее усложняет или совсем исключает применение соединительного стержня 5. Кстати, на отдельных машинах даже труба диаметром 25 мм не проходит в указанном месте. Чтобы разместить ее, придется ослабить болты, крепящие двигатель, и максимально его поднять или подпилить на 1—2 мм в нужном месте выступ картера.

Стальные стержни, соединяющие дуги, имеют длину 130—150 мм, и если использованы трубы внутренним диаметром 21 мм, вполне надежны в отношении изгиба. Вставленный до половины в одну из дуг стержень слегка подвариваем к ней или фиксируем другим способом.

Основу нижних (рис. 10) и верхних (рис. 11) узлов крепления составляют стальные (пруток диаметром 8 мм) стремянки. Они охватывают трубу рамы и проходят сквозь отверстия в опорной площадке, приваренной к трубе дуги. При затянутых гайках перемещение дуги относительно рамы в поперечном направлении исключено, а в продольном определяется степенью затяжки гаек, жесткостью самой дуги и, кроме того, качеством изготовления верхнего узла, который полностью фиксирует верхнюю ее часть.

Каждый узел крепления имеет две стремянки. Таким образом, для крепления дуг требуется восемь одинаковых деталей. Верхние и нижние узлы различаются незначительно формой и размерами опорных площадок. Нижние площадки для лучшего их контакта с рамой следует несколько изогнуть — в соответствии с радиусом изгиба труб рамы (по месту).

Во избежание досадных ошибок, помня известную пословицу «семь раз отмерь...», при изготовлении дуг следует придерживаться такой последовательности. Сначала из подходящей трубы изгибаем сами дуги и подгоняем их размеры по месту. Изготовляем соединительные стержни и опорные площадки со стремянками. Устанавливаем их на раму и примеряем к ним дуги, уточняя взаимное положение. Затем свариваем дуги с опорными площадками. Чтобы обеспечить необходимую точность, делаем это непосредственно на мотоцикле. Именно потому некоторые размеры, связанные с приваркой площадок к дугам, на чертеже не указаны.

В самом крайнем случае, когда нет возможности приблизить сварочный аппарат к мотоциклу, примеряют трубы и детали крепления на раме и делают на них соответствующие отметки, по которым ориентируются во время сварки.

Для изготовления дуг требуется около 1750 мм трубы, для серег — 950 мм прутка. В случае применения трубы диаметром 25 мм с толщиной стенки 2 мм общий вес дуг с деталями их к... пления составляет около 3,6 кг. При... нение трубы наружным диамет... 22 мм и внутренним 18 мм снижа... вес дуги до 3,1 кг.

Для защиты от коррозии и при... ния хорошего внешнего вида дуги ... детали можно окрасить или хроми... вать (никелировать).

Рис. 5. Общий вид багажника: 1 — ... рамы мотоцикла; 2 — рама; 3 — ... багажника; 4 — контур боковой пл... ки; 5 — задний верхний узел креп...

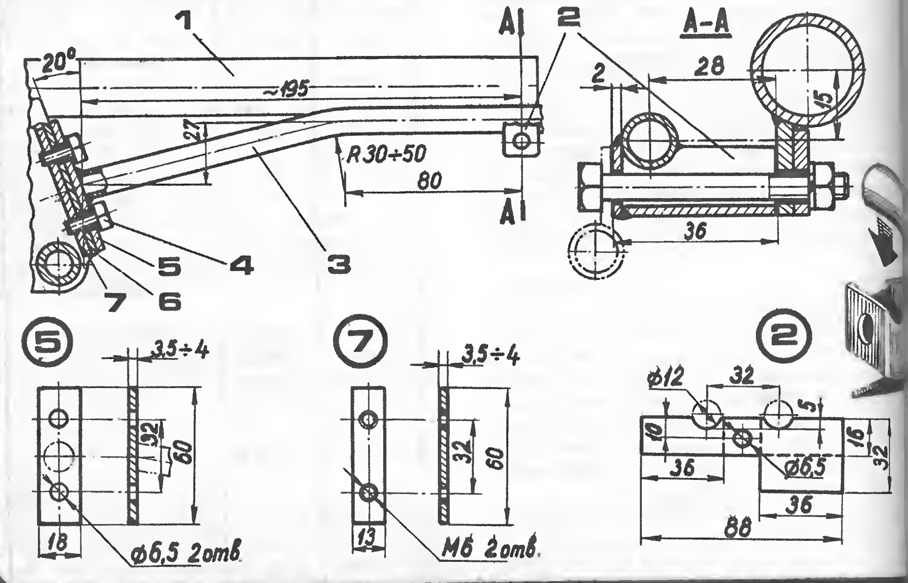


Рис. 6. Верхние узлы крепления багажника: 1 — рама мотоцикла; 2 — задний уз... крепления (отдельно показана его развертка); 3 — труба багажника; 4 — бо... М6×15; 5 — фланец; 6 — узел рамы; 7 — резьбовая пластина.

Когда автомобиль застрахован

От ошибок никто не застрахован. Тем более, что при возросшей интенсивности движения ездить стало намного сложнее и опаснее. Оградить себя от этих опасностей, от всяких дорожных происшествий водитель должен сам. А вот в возмещении материального ущерба, если несчастье все же произошло, ему может помочь Госстрах, взяв на себя расходы по ремонту машины. Что дает страхование владельцу транспортного средства, какие преимущества и льготы он получает, заключив страховой договор, как действуют условия страхования в том или ином конкретном случае? Вопросов у наших читателей возникает немало. Ответить на них мы попросили заместителя начальника отдела страхования имущества населения Госстраха СССР Олега Леонидовича АЛЕКСЕЕВА.

— Какие транспортные средства и когда можно застраховать?

— На страхование принимаются все транспортные средства, которые подлежат регистрации в Госавтоинспекции, то есть автомобили, мотоциклы, мотороллеры, мопеды и мотоколяски. С недавнего времени мы страхуем и принадлежащие гражданам автоприцепы («Скиф» и др.) на тех же условиях и по тем же правилам, что и автомобили. Застраховать автомобиль или мотоцикл можно и до получения номерных знаков в ГАИ, сразу при покупке машины.

— На какую сумму и на какой срок может быть заключен договор страхования?

— Минимальная сумма, на которую можно застраховать автомобиль, составляет 300 рублей, а мототранспорт — 100 рублей. Максимальный размер страховой суммы не должен превышать стоимость транспортного средства по действующим государственным розничным ценам. Чем выше страховая сумма, тем относительно ниже ставка платежа. Например, при страховании автомобиля на 300 рублей ежегодный взнос 10 рублей, или 3,3% от страховой суммы, при страховании на 3000 рублей — он снижается до 1,5%. Чтобы полностью оградить свои материальные интересы, целесообразно заключать договоры на полную сумму.

Условия страхования не забывают и о тех, кто из-за климатических условий или по каким-то другим причинам не пользуется машиной большую часть года. Заключить договор можно на срок от двух месяцев до года. Страховые платежи исчисляются в процентах от годовой ставки. За два месяца платят 30 процентов, за три — 40, за четыре — 50 процентов. Более высокие «цены» здесь вызваны тем, что, заключая такой кратковременный договор, владелец старается оградить себя от аварий в период наиболее интенсивной эксплуатации автомобиля, когда, естественно, больше и вероятность происшествий.

— Значит, долгосрочное страхование дешевле?

— Обязательно. И не только долгосрочное, но и регулярное. Те, кто страховался в течение двух лет и не совершил ни одной аварии, имеют право на 10-процентную скидку с суммы платежа. Если же это условие выполняется в течение трех и более лет, скидка увеличивается до 15 процентов. Кроме того, тем, кто заключал договоры страхования в течение трех лет, предоставляется льготный месяц для заключения договора. Таким образом, и на протяжении этого месяца машина будет находиться под защитой Госстраха.

Мы поощряем водителей и в других случаях. Например, автомобиль застрахован на имя главы семьи, а по доверенности им пользовался сын. Если на третий год договор заключает сын, то ему, как и каждому члену семьи, предоставляется скидка за двухлетнюю безаварийную эксплуатацию. Или, допустим, вы два года подряд страховали чужой автомобиль, которым управляли по доверенности. Затем приобрели свой. Вы также при заключении договора имеете право на скидку. Возможен и такой случай. На третьем году непрерывного страхования автомобиль поврежден при аварии, совершенной по вине другого водителя. При таких обстоятельствах, заключая договор на четвертый год, вы все равно получите скидку с исчисленного платежа в размере 15 процентов.

— А как определяется износ автомобиля при заключении или возобновлении договора? Что при этом берется за основу?

— До настоящего времени износ устанавливали довольно поверхностным осмотром транспортного средства, размер скидки был порой не обоснован или вообще не указывался, хотя автомобиль эксплуатировался несколько лет. Теперь Главное управление Госстраха СССР разработало специальную таблицу для определения размера скидки на износ индивидуального автомототранспорта и направило ее во все союзные республики. В основу таблицы положены два фактора: срок эксплуатации и пробег транспортного средства. Срок эксплуатации исчисляют с года выпуска машины, указанного в ее техническом паспорте, при условии, что шесть месяцев и более принимаются за год, меньше шести — отбрасывают. Ежегодный пробег автомобиля принимают 12—15 тыс. км, считая в каждой неполной тысяче 500 км за 1000 и не учитывая меньше 500 километров. Размер скидки в зависимости от класса автомобиля после года эксплуатации может достигать 6%, после 2 лет — 15%, трех — 24% и т. д.

— Сохраняется ли действие договора в случае продажи транспортного средства и приобретения нового?

— Если вы намерены вскоре продать автомобиль, то лучше застраховать его на короткий срок. Вновь приобретенный автомобиль не заменяет в данном договоре старого. Не исключено, однако, что в будущем условия страхования будут распространять действие договора на вновь приобретенное транспортное средство.

— Только ли на случай аварии можно застраховать машину?

— Авария — лишь один из страховых случаев. Назову и некоторые другие: пожар, взрыв, стихийные бедствия, похищение транспортного средства, даже его повреждение при попытке угона. Аварией считается не только столкновение или наезд на другой автомобиль, но и опрокидывание машины, падение на нее какого-нибудь предмета, короткое замыкание в электрооборудовании. Ущерб в результате любой из этих причин Госстрахом будет возмещен. Причем при угонах в сумму ущерба включается и стоимость похищенных деталей и принадлежностей, в том числе и шоферского инструмента, которые согласно инструкции завода-изготовителя входят в комплект данного транспортного средства. Если автомобиль не найден, то основанием для выплаты страхового возмещения служит постановление следственных органов о прекращении уголовного дела.

— Авария может произойти не в том городе, где застрахована машина. Как в данном случае действовать водителю?

— Владелец застрахованной машины должен немедленно заявить об аварии либо угоне в органы милиции или ГАИ. В течение суток нужно письменно оповестить об этом инспекцию Госстраха того города или района, где случилось происшествие. Представитель инспекции Госстраха, осмотрев предъявленную машину, зафиксирует все ее основные повреждения и составит акт в двухдневный срок независимо от того, где застрахован автомобиль.

— Может ли водитель рассчитывать на выплату возмещения, если он сам полностью или частично виновен в аварии?

— Даже в случае вины водителя все убытки возмещаются полностью, если его действия не были уголовно наказуемы. Независимо от этого страховое возмещение не выплачивается только в двух случаях — при аварии, совершенной в состоянии опьянения или водителем, не имевшим прав на управление.

— Прав или удостоверения на вождение машины?

— Для органов Госстраха важно, чтобы водитель имел юридическое право на управление транспортным средством данной категории. Если у него просто не оказалось удостоверения при себе, это не основание для отказа в выплате страховки.

— Как решается вопрос, когда авария совершена несовершеннолетним, взявшим автомобиль без спросу?

— По действующему законодательству за вред, причиненный несовершеннолетним, ответственность возлагается на его родителей. Госстрах такой ущерб не возмещает, как и в случае аварии, совершенной человеком, не имеющим или лишенным водительских прав.

— Кто определяет размер ущерба и каков порядок выплаты возмещения?

— Размер ущерба и сумму возмещения устанавливает инспекция Госстраха на основании акта и документов ГАИ или органов милиции, подтверждающих сам факт и обстоятельства аварии. Сумма ущерба определяется из сметы на ремонт, составленной по действующим государственным расценкам, в которую включают и расходы по транспортировке поврежденной машины. Если поврежденные части, детали и принадлежности (в том числе и кузов) могут быть путем ремонта приведены в состояние, пригодное для эксплуатации, то в расчет берется стоимость этих восстановительных работ. Если ремонт невозможен, то стоимость замены деталей новыми. Когда дело касается кузова, то, как правило, оплачивается стоимость его в металле, а также деталей и принадлежностей внутреннего оборудования салона автомобиля, вышедших из строя при аварии. В сумму ущерба включается и стоимость работ, связанных с перестановкой неповрежденных деталей аварийного кузова на новый.

Страховое возмещение выплачивается в размере фактического ущерба, но не выше суммы, указанной в договоре. Выплату производит инспекция Госстраха, заключившая договор, не позднее чем через месяц после подачи заявления. Если идет расследование, то вопрос о выплате решается не позднее трех дней после получения документа о результатах расследования. Если пострадавший считает, что страховая сумма не покрывает размер ущерба, то для возмещения разницы он может обратиться в суд. Чтобы избавить себя от этих хлопот, надо заключать страховой договор на более крупную, если не на полную сумму стоимости автомобиля.

— Будет ли выплачено возмещение, если автомобиль был поврежден во время участия в соревнованиях?

— Участие в соревнованиях — гонках, кроссах, ралли и других — связано с повышенным риском, причем владелец заведомо подвергает принадлежащий ему транспорт возможным опасностям. Условия страхования такие случаи исключают и потому возмещения расходов не предусматривают.

В заключение мне хотелось бы еще раз подчеркнуть, что Госстрах не только защищает интересы владельцев транспортных средств, но и избавляет их от многих хлопот, волнений, расходов. И мы надеемся, что эта услуга, предоставляемая государством автомобилистам и мотоциклистам, будет оценена по достоинству и найдет новых многочисленных приверженцев.



ДНЕМ С ОГНЕМ

Большой интерес у наших читателей вызвала статья «Впотьмах» («За рулем», 1976, № 1). Напомним, что автор ее выступал за езду по плохо освещенным дорогам только на ближнем свете фар, а не на подфарниках. В читательских откликах мнения на этот счет разделились, вот почему мы решили продолжить начатый разговор и перейти, так сказать, от теории к практике.

В 1972 году в Эстонской ССР начали необычный эксперимент: по инициативе начальника ГАИ республики Х. Румвольта водителям было рекомендовано в темное время суток, вне зависимости от освещенности дороги, двигаться с ближним светом фар и поступать так и днем при ухудшении погодных условий (дождь, туман, снегопад), а тем более в сумерки. Кроме того, в любое время суток с постоянно включенным ближним светом предлагалось двигаться мотоциклистам, шоферам грузовых машин, перевозящих негабаритные грузы, автопоездов, а также при буксировке.

Конечно, рекомендации есть рекомендации, и никого из тех, кто не внял им, ГАИ не наказывала, хотя противников нововведения в первое время было много. Впрочем, когда в Эстонии в порядке эксперимента впервые в стране были введены обязательные для всех мотоциклистов защитные шлемы, недовольных было хоть отбавляй. А сколько эти шлемы спасли человеческих жизней.

Что касается езды с ближним светом — здесь все оказалось сложнее. Трудностей было бы меньше, если бы соблюдалось одно важное условие: правильная регулировка фар на всех автомобилях, исключающая ослепление встречного водителя. К сожалению, далеко не все следят за этим. Больше того, некоторые водители для увеличения пределов видимости специально поднимают пучок света несколько вверх, и тогда ближний свет действительно слепит. Другие идут еще дальше: «перекрестно» подсоединяют контакты фар, так что в одной из ламп горит нить дальнего света, в другой — ближнего. Эти «рационализаторы» считают дальним светом такое положение, когда более сильная нить зажжена в левой фаре. Перед приближением встречной машины они переключают свет, и тогда дальняя нить загорается в правой фаре. «Так, — объясняют они, — при встречном разъезде мне хорошо видна правая сторона дороги». Им-то она действительно видна лучше, а вот каково встречным водителям!

	1969—1971 гг.	1972—1975 гг.	1972—1975 гг. в % к 1969—1971 гг.
Общее количество ДТП за квартал	550	560	101,6
в том числе:			
наездов на пешеходов	191	177	92,7
% от общего количества наездов	34,8	31,6	—3,2
Погибло (число людей) во всех ДТП за квартал	72	63	87,5
Погибло (число людей) в результате наездов на пешеходов	35	28	80,0
% погибших при наездах к общему числу жертв ДТП	48,6	44,4	—4,2

Поэтому, прежде чем начать эксперимент, работники ГАИ проделали огромную работу по проверке регулировки света фар. Распоряжения о создании соответствующих стендов были разосланы во все автохозяйства республики. Инспектора дорожного надзора уделили серьезное внимание правильности регулировки фар, выявлению нарушителей. Это помогло значительно повысить дисциплину водителей в части правильной установки внешних осветительных приборов.

Основной принцип безопасности на дорогах: водитель должен не только видеть сам, но и быть видимым другими участниками движения. Тогда снижается вероятность таких ДТП, как наезд на пешехода, лобовое столкновение при обгоне или боковое на перекрестке с ограниченной обзорностью. Все это подтвердилось практикой. Приведу средние данные по аварийности, подсчитанные в Эстонии за три года, предшествовавшие эксперименту (1969—1971), и четыре года эксперимента (1972—1975).

В расчет брались происшествия, случившиеся в четвертых кварталах всех семи лет, то есть в периоды с наименьшей продолжительностью дня. По ним выводились средние квартальные цифры.

Из таблицы видно, что, несмотря на некоторый рост дорожно-транспортных происшествий в республике, число наездов на пешеходов и погибших среди них снизилось. И это при весьма ощутимом приросте автомотопарка. Достаточно сказать, что за последние четыре года количество транспортных средст в Эстонии увеличилось на 36%. На улицах и дорогах прибавилось много автолюбителей с недостаточными навыками вождения.

Показательно, что если до начала эксперимента каждый второй погибший в дорожном происшествии был пешехо (в 1969 году процент жертв среди пешеходов к общему количеству составля 53,5, в 1971 — 53,3), то уже в первый го эксперимента эта цифра снизилась до 34,2%, а за три года составила в среднем 44,4%. Семь спасенных человеческих жизней только в течение одного квартала каждого года — достаточно веский аргумент в пользу движения с ближним светом.

Против движения с включенными фарами в светлое время суток при сложных метеорологических условиях высказывалось такое соображение: постоянн движущийся навстречу поток машин включенными фарами раздражает, них устают глаза, а это также опасно Больше того, многие водители считал что подобный эксперимент может вооб ще довести некоторых людей до слепо ты, особенно шоферов-профессионало которые трудятся за рулем в течени целого рабочего дня.

А теперь дадим слово медикам. В что говорит председатель республика ской комиссии по освидетельствовани водителей транспортных средств А. Р озилехт: «Без сомнения, усталость з ния водителей в этих условиях нескол ко повышается. Однако не настольк чтобы бить тревогу. Дело в том, что тенсивность свечения правильно отрег лированного ближнего света фар не много отличается от световой интенс ности фона, то есть дневного света. незначительная разница в дневное вр



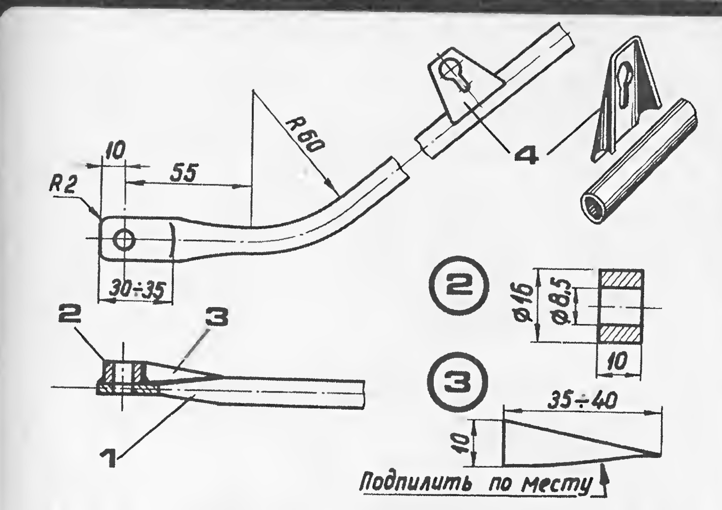


Рис. 7. Нижнее крепление багажника: 1 — подкос; 2 — втулка; 3 — косынка; 4 — кронштейн для крепления боковой площадки.

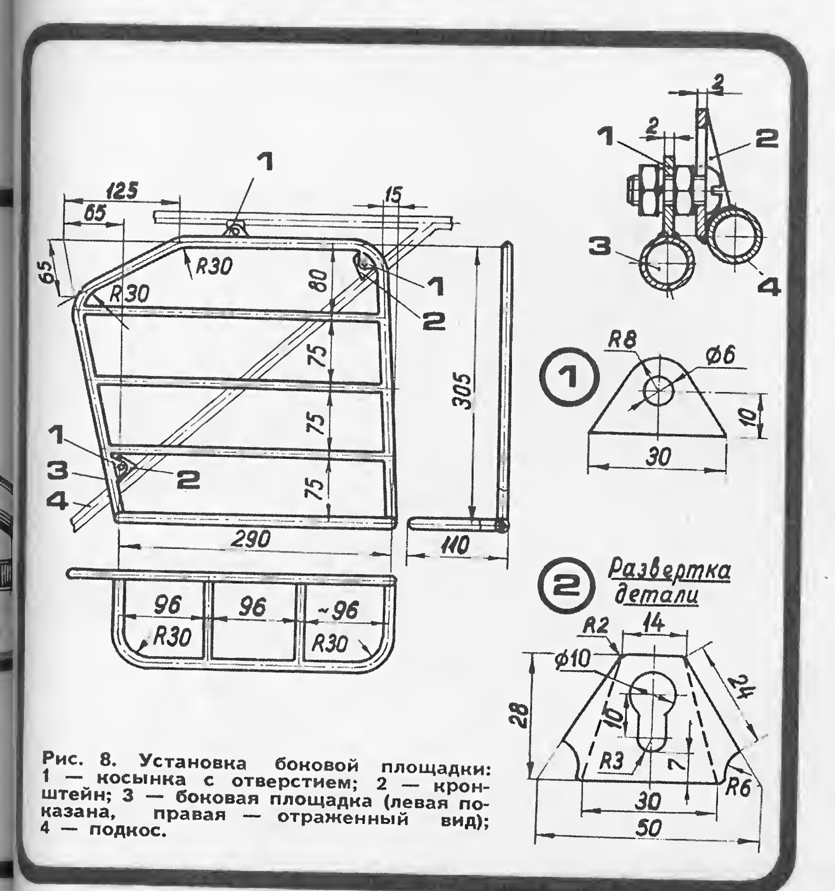


Рис. 8. Установка боковой площадки: 1 — косынка с отверстием; 2 — кронштейн; 3 — боковая площадка (левая показана, правая — отраженный вид); 4 — подкос.

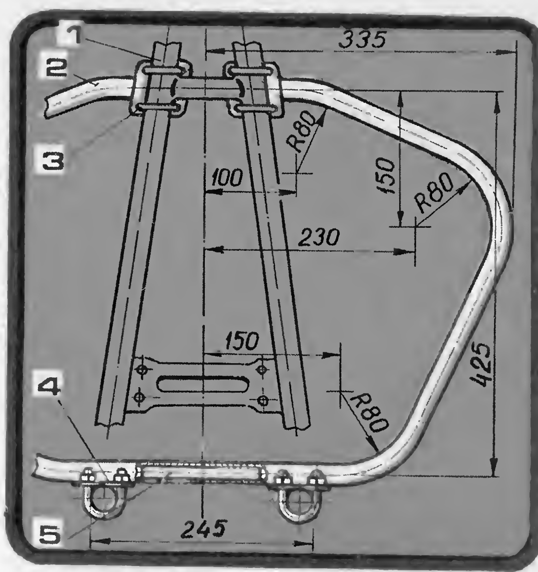


Рис. 9. Общий вид дуг: 1 — рама мотоцикла; 2 — труба дуги; 3 — верхний узел; 4 — нижний узел; 5 — стержень.

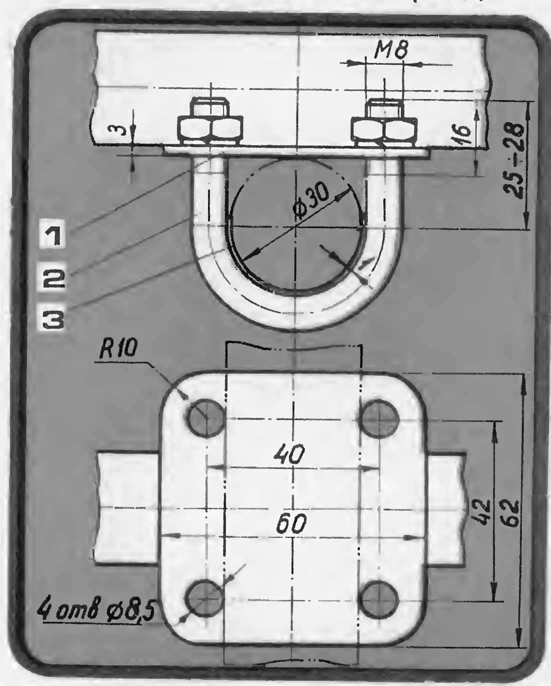
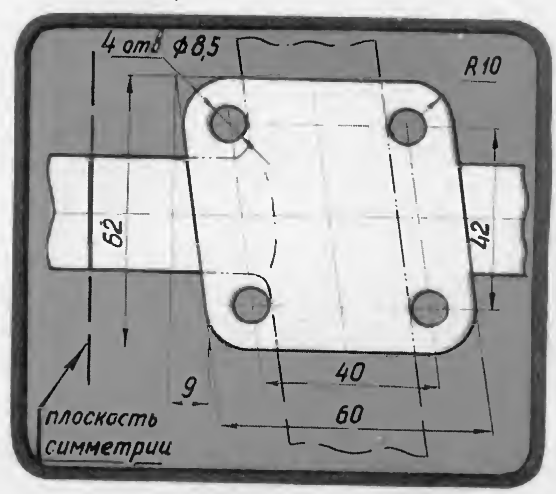


Рис. 10. Нижний узел крепления: 1 — опорная площадка; 2 — стремянка; 3 — прокладка.

Рис. 11. Верхний узел крепления (без стремянок).



ЭМБЛЕМЫ РАССКАЗЫВАЮТ • ЭМБЛЕМЫ РАССКАЗЫВАЮТ

Статью читайте на стр. 34



«Яковлев»
(Россия)


«Мерседес»
(Германия)



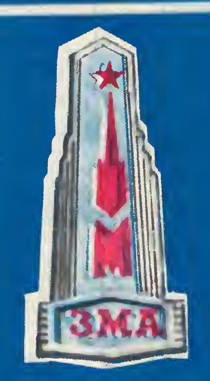
«Бенц»
(Германия)



«Мерседес-Бенц»
(Германия)



КИМ
(СССР)



ЗМА
(СССР)



МЗМА
(СССР)


АЗЛК
(СССР)



«Альфа-ромео»
(Италия)



«Роллс-Ройс»
(Англия)


«Шкода»
(ЧССР)



«Лянча»
(Италия)



«Феррари»
(Италия)



«Порше»
(ФРГ)



«Лотос»
(Англия)



«Бугатти»
(Франция)



«Гочкисс»
(Франция)


«Панар-Левассор»
(Франция)


«Испано-сюиза»
(Испания)


«Паккард»
(США)



АЗ
ССР)



ция)



ссинг»
РГ)



Р)



рис»
ия)

ГАЗ
(СССР)



ГАЗ
(СССР)



«Чепель»
(ВНР)



«Авиа»
(ЧССР)



БМВ
(ФРГ)



«Форд»
(США)



«Форд»
(США)



«Форд»
(Англия)



«Форд»
(ФРГ)



«Форд»
(Франция)

CHEVROLET

«Шевроле»
(США)



«Олдсмобиль»
(США)



«Понтиак»
(США)



«Бьюик»
(США)



«Кадиллак»
(США)

Художник Л. Леонов

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

6-СТ-55 ВМЕСТО 6-СТ-42

Достоинства новых аккумуляторов неоспоримы. Главные из них — намного большая емкость и способность к значительно большей отдаче тока в стартерном режиме — особенно важны при пуске двигателя зимой.

Можно ли поставить новый, мощный аккумулятор на **«Москвич—408»**? Если да, то как это сделать наиболее просто?

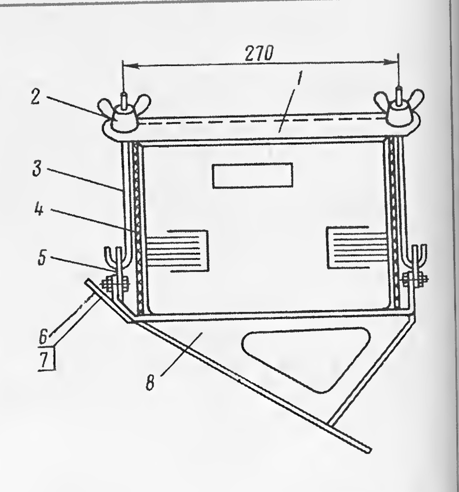
В моем варианте для этого нужно дополнительно изготовить лишь три очень простые детали (см. рисунок): планку **1** из уголка, лучше дюралюминиевого, и две серьги-удлинителя **5**, из такого же материала. Впрочем, и та и другие детали могут быть и из стали.

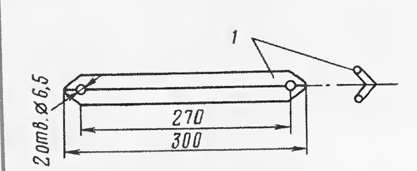
Как установить 6-СТ-55 на существующем кронштейне с использованием почти всех старых деталей, видно из того же рисунка.

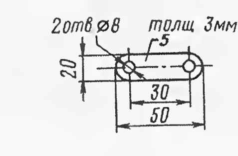
С боков защитите аккумулятор от контакта с головками болтов **6** прокладками **4** из листовой резины толщиной 2—3 мм.

М. ВОВАНОВ

324027, г. Кривой Рог, ул. Брозовского, 75, кв. 19



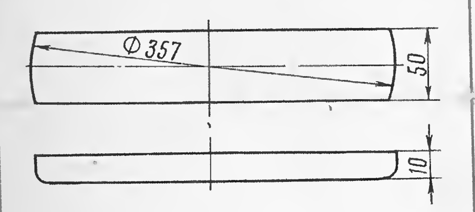




Установка аккумулятора 6-СТ-55 на «Москвиче — 408»: 1 — новая планка; 2 — барашек; 3 — стяжная шпилька; 4—резиновая прокладка; 5 — серьга-удлинитель; 6 и 7 — болт М6×15 с гайкой; 8 — кронштейн.

МОНТИРУЯ ШИНЫ

Автолюбители, которым доводилось заменять шины у **ВАЗ—2103**, знают, как трудно монтажными лопатками снять и затем поставить покрышку на обод колеса, не повредив диск. Чтобы избежать этой неприятности, советую изготовить и применять очень простое приспособление. Это — стальная или дюралюминиевая полоса 357×50×10 с закругленными, как показано на рисунке, сторонами. Такая планка, вложенная в диск в распор, удерживает края от деформации при нажиме лопатки. По мере перемещения «монтировки» нужно поворачивать и распорную планку.



Распорная планка для монтажа-демонтажа шин ВАЗов.

С. КУЗНЕЦОВ

644043, г. Омск, «Красный путь», 20, кв. 18

ЗЕРКАЛО В РОЛИ... АНТЕННЫ

Боковое зеркало на **автомобилях ВАЗ—2101 (последних выпусков), ВАЗ—21011 и ВАЗ—2103** изолировано от корпуса благодаря применению пластмассовой прокладки. Это дает возможность использовать зеркало в качестве антенны для радиоприемника (в тех случаях, когда автомобиль им не укомплектован). Их соединяют экранированным проводом диаметром 0,3—0,5 мм типа МГШВЭ или МГТФЛЭ. Со стороны приемника экранирующую оплетку надежно соединяют («заземляют») с корпусом («массой»), а к зеркалу жилу провода подводят под винт его крепления. Провод прокладывают под ковриками и выводят на высоте ветрового стекла. Чтобы изолировать провод от влаги в открытом месте, его обматывают капроновой нитью и покрывают лаком, краской или клеем (например, БФ-4).

В процессе эксплуатации автомобиля нужно следить за чистотой основания зеркала и прокладки.

С. КАРСАЕВ

344068, г. Ростов-на-Дону, пер. Оренбургский, 26/55, кв. 54

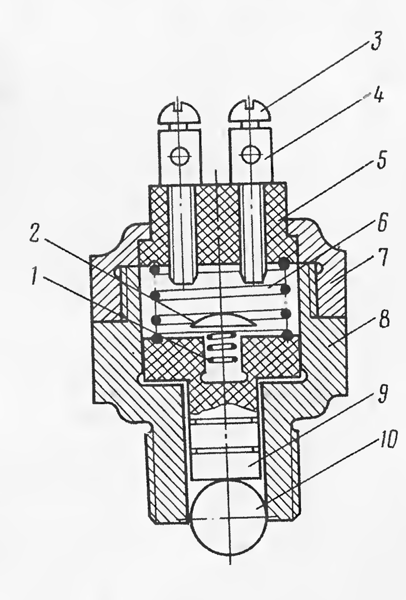
ЕСЛИ ОТКАЗАЛ ВКЛЮЧАТЕЛЬ ВК-403

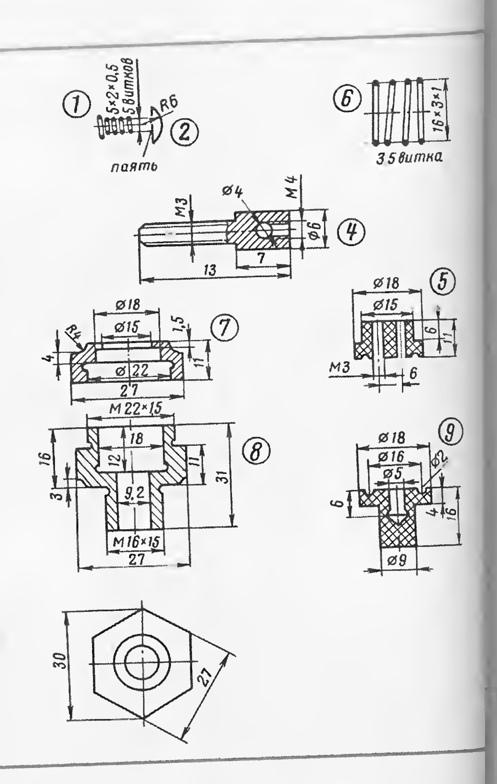
Включатель ВК-403 фонарей заднего хода, устанавливаемый на **«запорожцах» ЗАЗ—968**, случается отказывает. Перебрать его, очистить контакты, восстановить регулировку невозможно, так как узел неразборный.

Предлагаю в случае, если потребуется ремонт, сделать самому разборный включатель (см. рисунок), поддающийся регулировке и ремонту. Это избавит вас от замены узла в дальнейшем. Уже третий год такой включатель исправно работает на моей машине. Регулировка узла очень проста: достаточно изменить длину контактов **4**, изменяя суммарную толщину прокладок под корпус **8**, и натяжение пружины **1** подвижного контакта.

В. ПРОХОЖЕВ

г. Мурманск, п/о «Арктика», ул. Рыбников, 5, кв. 2





Разборный включатель: 1 — пружина подвижного контакта; 2 — подвижный контакт; 3 — болт крепления провода; 4 — неподвижный контакт; 5 — изолирующая вставка; 6 — пружина; 7 — крышка; 8 — корпус; 9 — ползун; 10 — шарик. Деталировка с теми же позициями.

Изолирующая вставка и ползун — из текстолита или другого подходящего материала, корпус и крышка — металлические.

мя не так вредно действует на зрение, поскольку «пропускная способность» зрачка днем автоматически снижается. Конечно, никакой речи об ослеплении тут быть не может».

Своего коллегу поддерживает кандидат медицинских наук старший научный сотрудник отделения гигиены труда и профессиональной патологии республиканского Института экспериментальной и клинической медицины Х. Янес: «Езда с включенным ближним светом фар не может вызвать каких-либо патологических изменений зрения у водителей со здоровыми глазами, а к работе за рулем допускаются только такие люди. И если на одну чашу весов положить какой-то процент утомляемости зрения, а на другую — десятки спасенных за четыре года эксперимента человеческих жизней, перевесит, естественно, последнее. Однако нельзя забывать и то, что излише утомленный водитель также небезопасен. Поэтому эксперимент с ближним светом даст необходимый эффект только в том случае, если водители не будут нарушать рабочий режим, не будут находиться за рулем дольше положенного. Следовательно, службы эксплуатации автохозяйств обязаны так планировать графики работы водителей, чтобы те не перерабатывали свою ежедневную норму часов за рулем».

Некоторые автопредприятия Эстонии пошли несколько дальше рекомендаций ГАИ. Так, руководство филиала таллинского автобусного парка, где в основном сосредоточены междугородные перевозки, обязало всех водителей осенью, зимой и весной двигаться с включенным ближним светом фар в любое время суток и при любой погоде. В таллинском таксомоторном парке водители обязаны включать ближний свет в тех случаях, когда метеорологические условия вынуждают их пользоваться стеклоочистителем. В темное время суток двигаться на подфарниках такси запрещено. И здесь — положительный результат: количество наездов на пешеходов, лобовых столкновений при обгонах и некоторых других происшествий значительно снизилось.

Мы уже говорили о том, что не все выполняют рекомендации ГАИ, и это серьезно мешает. Ныне у многих эстонских водителей выработался определенный критерий оценки расстояний до встречной машины — по интенсивности света фар. И если в дождь, туман, метель или сумерки навстречу движется машина на подфарниках, а то и вовсе без света, ее появление для многих оказывается неожиданностью.

Имеет ли проводимый в Эстонии эксперимент «право на жизнь» в масштабе страны — покажет время. Полностью и окончательно не сказали своего слова ученые, врачи. Да и перевод автомобильного парка страны на «европейский стандарт» (асимметричный ближний свет фар), исключающий ослепление встречного водителя, займет не один год. А пока можно сказать, что результаты, полученные в нашей республике, обнадеживают.

Д. ЖЕЛЕЗНЯКОВ,
член городского совета общественных автоинспекторов

г. Таллин

Статистика Дорожных Происшествий

Информирует ВНИИ безопасности дорожного движения МВД СССР

В большом городе

Анализ показал, что в ряде республик, краев и областей свыше 60% дорожно-транспортных происшествий случаются в основном в городах и населенных пунктах. При этом значительная часть аварий и пострадавших в них приходится на долю городов с населением свыше 150 тысяч человек. Сотрудники ВНИИ безопасности дорожного движения МВД СССР изучили данные об авариях и происшествиях, случившихся по вине водителей в течение одного года в 32 городах, не являющихся административными центрами, с населением от 159 тысяч до 695 тысяч человек, таких, как Дзержинск, Каменск-Уральский, Каунас, Комсомольск-на-Амуре, Кутаиси, Орск, Шахты и ряде других. Оказалось, что за год количество дорожно-транспортных происшествий здесь возросло на 14,2%. Водителями было совершено 5422 ДТП, в которых погибло 572 и ранено 5547 человек.

Главными виновниками несчастий на городских улицах были мотоциклисты, за ними идут водители грузовиков, особенно тяжелых, и легковых автомобилей. По вине мотоциклистов, например, за год случилось 31,4% происшествий, погибло 23,3% и ранено 33,2% из всех пострадавших по вине водителей. Суммарные цифры, характеризующие причины аварийности в обследованных городах, приведены в таблице.

В уличной сутолоке, конечно, труднее держать под неослабным вниманием сигналы светофоров и регулировщиков, своевременно реагировать на многочисленные знаки и указатели, дорожную разметку, находить свое место при многополосном движении и перестраиваться. Это немалая нервная нагрузка, и, казалось бы, именно здесь чаще всего возможны срывы. Однако обследование выявило совсем другую картину. Из-за невыполнения требований сигналов светофоров случается лишь 1,4% происшествий, немногим больше — из-за невнимания к дорожным знакам и указателям (2,2%), а главной бедой оказалась недисциплинированность водителей: только превышение допустимой скорости в опасных условиях движения стало причиной 36,3% несчастий на улицах.

По-видимому, многие водители мало считаются с тем, что на городских улицах их подстерегает гораздо больше неожиданностей. Здесь чаще на пути может оказаться неосторожный пешеход, затрудняет движение трогающийся с остановки общественный транспорт, часты перестроения и обгоны.

Самую большую тревогу вызывают многочисленные факты управления машиной в нетрезвом состоянии. Сложная обстановка на городских улицах порой ставит в затруднительное положение и предельно собранного шофера, пьяница в таких условиях становится потенциальным преступником. Может быть, любителям спиртного кажется, что нетрезвому водителю легче остаться незамеченным на переполненных городских улицах. В таком случае они заблуждаются. Контроль тут весьма эффективен. Достаточно сказать, что за год в обследованных городах было задержано за рулем 23 523 нетрезвых водителя.

Конечно, по итогам обследования были намечены меры для исправления положения. Прежде всего, нуждается в улучшении профилактика пьянства среди водителей. Бороться с ним можно лишь объединенными усилиями общественности и администрации автопредприятий, улучшением работы медицинских учреждений в автохозяйствах, активизацией обществ автомотолюбителей, созданием нетерпимой обстановки для пьяниц и других нарушителей транспортной дисциплины.

Причины дорожно-транспортных происшествий, случившихся по вине водителей в 32 крупных городах за один год

Виды нарушения	Количество происшествий	% от всех ДТП по вине водителей
Превышение допустимой скорости в опасных условиях движения	1967	36.3
Нарушение правил обгона	490	9.0
Несоблюдение очередности проезда	929	17.1
Невыполнение требований сигнала светофора	75	1.4
Невыполнение требований знаков и указателей	117	2.2
Выезд на левую сторону	543	10.0
Несоблюдение дистанции	239	4.4
Внезапный выезд из ряда	73	1.3
Нарушение правил проезда мимо остановок общественного транспорта	209	3.9
Нарушение правил посадки и высадки пассажиров	43	0.8
Эксплуатация технически неисправных транспортных средств	187	3.4
Нетрезвое состояние водителя	1419	26.2
Недостаточная опытность водителя	204	3.8
Другие нарушения Правил движения	761	14.0

Примечание. Поскольку причиной одного происшествия может быть не одно, а сразу два или несколько нарушений Правил, сумма в последней графе таблицы превышает 100%.



Рейд „За рулем“

Не уступил дорогу

Говорят, что на любом пересечении дорог сразу же выявляется квалификация и культура водителя. Видимо, с этим надо согласиться. Во всяком случае, больше всего опасностей подстерегает его именно здесь: статистика дорожных происшествий за перекрестками числит около половины всех столкновений и наездов на препятствия. А интенсивность движения все растет, и раздумывать над вопросом «кто — кому?» у водителей нет времени. Учитывая это, нынешние правила движения предельно упростили решение таких задач. Если нет соответствующих дорожных знаков, на всех перекрестках действует один принцип: преимущество на стороне того, у кого нет помехи справа, а уступает, стало быть, тот, кто находится слева. Совсем простое правило. Да и не новое. Новое в том, что его распространили на все без исключения равнозначные перекрестки, в том числе и на трехсторонние. Когда-то здесь существовал другой закон: одну из дорог рассматривали как продолжение другой и потому — как главную, третью — как второстепенную. На перекрестках идеальной «геометрии», или Т-образных, понять, «что есть что», не представляло труда. Но сплошь и рядом конфигурация пересечений оказывалась такой нестандартной, что безошибочно определить старшинство дорог было почти невозможно. И вот этому положили конец. Казалось, что с введением новых правил проезда положение резко изменится к лучшему. Между тем время идет, а на простых, в общем-то, пересечениях дорог аварии на убыль почти не идут. В чем же дело? Здесь стоит присмотреться внимательнее, решили мы, и предприняли своего рода микроисследование.

Выбрали для него обычный трехсторонний перекресток, каких в столице и любом другом городе множество. Читатели могут увидеть его на левом снимке, как и ситуацию, которую мы, к сожалению, за несколько часов дежурства наблюдали чаще всего. Не правда ли, странно: тот, у кого нет помех справа, стоит, а кто по всем правилам должен уступить дорогу — и не думает этого делать. Раз! Проскочил вне очереди ЗИЛ—130 под номером 51-31 МКД. Два! У автобуса под носом пронесся УАЗ 98-40 МКН. В свою очередь, и автобусники не остаются в долгу — совсем не по правилам проезжают перекресток водители 81-го маршрута на машинах 34-77 и 34-93. В наших блокнотах появляются все новые и новые номера и марки машин — 05-74 ММТ ГАЗ—24-такси, 21-36 МКР КрАЗ, 97-28 МОЗ автоцистерна, 81-20 ММГ автофургон... Убеждаемся, что по одному-два водителя из каждой «пачки» машин продолжает ездить по правилам, которые существовали много лет назад. Почему же для них закон не стал законом?

Мы разговаривали со многими из нарушителей правил, но воспроизводить здесь эти необычные интервью дело длинное, да и ненужное. Их объяснения очень часто походили одно на другое, и в конце концов выяснилось, что всех наших собеседников (хотя и не очень хочется этим спокойным словом называть тех, кто чуть не стал виновником дорожного происшествия) можно распределить на три категории. О каждой из них мы и поговорим особо.

Категория первая объясняла случившееся приблизительно так:

«Почему не уступил дорогу? А я смотрю — он сам тормозит, ну я и поехал. Если бы он не остановился? Что за вопрос: я бы, конечно, по тормозам! Как не успел бы? Сколько лет езжу — и пока без аварий. Нет, я не спорю, должен был уступить дорогу. Но привык, знаете ли, действовать по обстановке...»

По обстановке выбирают скорость, по обстановке решают вопрос о возможности того или иного маневра и так далее. Все правильно, так должно быть. Но подчиняться или не подчиняться правилам движения — по обстановке? Это уж увольте! «Если он не затормозит — тогда остановлюсь я». Кому нужен такой «стиль» езды? Кому на пользу эти испытания сил и нервов, когда до последнего момента не знаешь, как развернутся события дальше? На перекрестке нам и без того забот хватает. Исследования, например, показали, что даже тогда, когда все идет по правилам, у водителя перед перекрестком всегда напрягается слух, зрение, учащается пульс, повышается давление. Мудрено ли, долго ли здесь «промахнуться», если не знаешь, где остановится и остановится ли вообще тот, кто обязан уступить тебе дорогу. Тут до аварии шаг. А тот факт, что наши «герои» пока не попадали в такие передряги, никого не может обмануть. Здесь дело не в их квалификации, а в простом стечении обстоятельств. Пока везло, но это ведь до поры до времени.

Эта категория людей опасна и тем, что проповедует «силовую» манеру езды, иными словами, извините за резкость, хамскую манеру. Ведь, по сути дела, один вынуждает другого поступиться своим правом. «Силовики» — в основном водители большегрузных машин, уверенные в собственной безопасности, если что случится. Конечно, кто же рискнет подставить себя под удар такой ма-



И. Декет: «Да я бы затормозил в случае чего!»



В. Алексеев: «А я всегда действую по обстановке».



В. Грищенко: «Все же так ездят!»



Н. Растатуров: «Он ведь притормозил — я и поехал!»



М. Баев: «Ну нет, автобус бы я пропустил!»



М. Пархоменко: «Как, разве я не на главной дороге?»

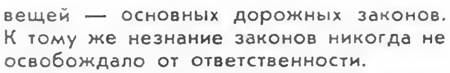
хины! Вот и тормозят. Сегодня такой водитель не уступил вам на перекрестке, а кто поручится, что завтра... Да, опасно с такими встречаться на дороге.

Категорию вторую наш вопрос просто удивлял:

«Почему не уступил дорогу? А разве я должен был это делать? Ведь я еду по прямой. Хотя, кажется... Да нет, конечно, моя дорога главная! Или нет? Ах, он справа? А меня встречный прикрывает. Как такого правила нет? Равнозначный перекресток? Разве? А ведь в самом деле...»

Такие откровения мы слышали, прежде всего, от водителей, проработавших за рулем не один десяток лет. И факт этот наводит на грустные мысли. Видимо, изучение новых правил дорожного движения в автотранспортных предприятиях в свое время было поставлено далеко не лучшим образом, если такие простые вещи усвоены еще не всеми. Справедливости ради отметим, что пробелы в образовании чаще обнаруживались у предоставленных самим себе водителей карликовых автохозяйств в две-три машины и у автолюбителей, не прошедших курсового обучения. Самообразование, как видите, удается не всем и не всегда.

В этой связи мы не можем не коснуться вновь старой темы. Повторение пройденного материала и водителям необходимо. В любой форме. Будет ли такая учеба называться техминимумом, экспертизой или как-нибудь иначе — не столь важно. Важно, чтобы такая работа велась постоянно, а не от случая к случаю, не только тогда, когда водитель наберет «норму» грубых нарушений правил. Никто из нас не может и не должен предполагать в другом водителе профана, не знающего элементарных



вещей — основных дорожных законов. К тому же незнание законов никогда не освобождало от ответственности.

Третью категорию составили этакие простачки:

«Почему не уступил дорогу? А я смотрю, передо мной машина пошла, ну и я за ней... На чьей стороне преимущество? Да я просто и не подумал...»

Таких «недумающих» было, правда, немного. Но, увы, есть еще, оказывается, и такие водители, руководствующиеся не правилами, а тем, как другие ездят. «Я — как все!» — оправдываются они. Но, во-первых, подражать стоит хорошим примерам, а, во-вторых, нарушители правил далеко не «все водители». Они, что ни говорите, досадное исключение. Зачем же стремиться в их число. Разве можно принимать решение, не оценив ситуацию на дороге самому, для себя лично? Разве можно за рулем не думать? У каждого водителя, наконец, своя реакция, умение, опыт. Ездить «как все», без учета собственных возможностей — просто нелепо. Дорога — не велотрек, и гонка за лидером здесь никому не нужна.

Какая же из описанных «категорий» водителей наиболее опасна? Любая. Представители любой, одни — из-за невоспитанности, другие — по незнанию, третьи — из-за легкомыслия создают на дороге нервозную обстановку. На зыбкой почве неуверенности каких только несчастий не бывает. Когда один водитель не уверен в другом, не уверен, будет тот следовать правилам движения или нет, добра не жди. Наши «герои» вверяли свою судьбу (и если бы только свою!) воле случая. А по таким законам ездить нельзя!

Бригада «За рулем»
Г. Зингер, С. Ветров, Ф. Тимошенко, инспектор дорожного надзора ГАИ



«Брось сигарету»

Редакция получила много откликов на заметку «Брось сигарету!» (1975, № 5). Некоторые из них были опубликованы (1975, № 11 и 1976, № 2). Но письма продолжают приходить, причем большинство авторов поддерживает мысль о вреде курения за рулем. Чтобы закончить разговор на эту тему, мы предоставляем слово медикам.

Курение за рулем, как правило, нарушает точность вождения. Определенная опасность возникает уже в момент прикуривания, даже если пользуются не спичками, а находящейся у щитка приборов «зажигалкой». Чтобы достать ее из гнезда, точно поднести к сигарете, нужно «прицелиться». В результате какое-то время за дорожной ситуацией водитель следит вполглаза, а на руле находится одна рука.

Перемещение взора кажется нам мгновенным. Но для перевода глаз с одного предмета на другой, включая фиксацию нового объекта, затрачивается до 0,8—1,0 секунды. За эту секунду автомобиль, движущийся со скоростью 70 км/час, пройдет почти 20 метров. Расстояние это надо удвоить, так как перевод взгляда с дороги на сигарету и обратно потребует и вдвое больше времени — 1,6—2,0 секунды. Если за это время на проезжей части появится препятствие, водитель окажется бессильным предотвратить несчастье.

Другой вопрос. От микроклимата в автомобиле зависит работоспособность водителя. Нехватка кислорода ускоряет наступление усталости, вызывает сонливость. Известно, что табачный дым содержит 0,5—1,0% окиси углерода, составной части угарного газа. Некоторые исследования показывают, что если в малолитражном легковом автомобиле в течение часа выкурить четыре сигареты, то количество угарного газа может вызвать даже легкое отравление.

Во многих странах курение при управлении автомобилем сейчас запрещено. Но дело в конце концов не в этом. Мы надеемся, что наши водители сами осознают необходимость отказаться от сига-

Ремни спасают жизнь

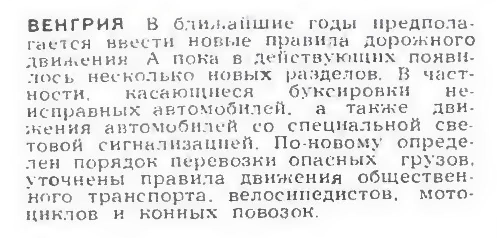
Ремни безопасности на автомобилях стали обязательными для водителей и пассажиров уже во многих странах. Год назад такое требование было включено и в наши Правила дорожного движения. Закон есть закон, и его надлежит исполнять. Но автомобилистов, понятно, интересует, какова эффективность этой меры, насколько оправдывает она себя в различных аварийных ситуациях. Собственный опыт в этой области у нас еще невелик. Думается, в какой-то степени этот читательский интерес могут удовлетворить результаты обширного исследования, проведенного в Чехословакии специалистами пражского института транспорта, которые мы здесь коротко излагаем.

Был проведен статистический анализ более чем 40 тысяч дорожных происшествий с легковыми и грузо-пассажирскими автомобилями, случившихся за последние несколько лет. Все аварии распределили на четыре группы по степени повреждений автомобилей, а пострадавших в них — на шесть категорий по тяжести травм. В экипажах машин выделяли водителя, переднего и заднего пассажиров. Сравнивали, естественно, случаи, когда все они были пристегнуты ремнями, с теми, когда участники происшествия ими не пользовались. Что же показало исследование?

При авариях на небольших скоростях, когда автомобиль почти не имел повреждений, наличие или отсутствие ремней безопасности не играло заметной роли: 96—98% водителей и пассажиров оставались невредимыми, а тяжелых травм или смертельных случаев не было зарегистрировано вовсе.

Когда же автомобиль получал значительные повреждения, хотя его салон или кабина оставались нетронутыми, ремни безопасности проявили свою эффективность. 88,4% водителей и 81,2% пассажиров на передних сиденьях, бу-

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА



ВЕНГРИЯ В ближайшие годы предполагается ввести новые правила дорожного движения. А пока в действующих появилось несколько новых разделов. В частности, касающиеся буксировки неисправных автомобилей, а также движения автомобилей со специальной световой сигнализацией. По-новому определен порядок перевозки опасных грузов, уточнены правила движения общественного транспорта, велосипедистов, мотоциклов и конных повозок.

ГДР. В стране развернулись работы по развитию сети автострад высшего класса. К 1985 году их протяженность планируется довести до 10 тысяч километров.

ПОЛЬША. Транзисторный регулятор с фотоэлементом, сконструированный в Гданьске, изменяет яркость света автомобильных фар в зависимости от освещенности дороги и интенсивности движения встречных автомобилей.

АНГЛИЯ. В так называемых цепных авариях сплошь и рядом участвует до 30—40 и даже больше машин. Анализ показал, что свыше половины из них вызывается плохой видимостью на дорогах, особенно в тумане. Вероятность столкновения возрастает при разнородном потоке автомобилей, тем более если в нем преобладают грузовики. Специалисты считают, что сокращение количества происшествий может быть достигнуто созданием специальных грузовых магистралей в городах.

АНГЛИЯ. Результаты исследований показали, что мужчины лучше всего водят автомобиль в возрасте от 30 до 40 лет, а женщины — от 18 до 30.

БЕЛЬГИЯ. Для водителей, работающих или путешествующих ночью, выпущены специальные очки. Они изготовлены из линз «Поляроид», которые пропускают обычный свет, но поглощают интенсивные лучи фар встречных автомобилей.

ГОЛЛАНДИЯ. Исследование градостроительного развития Амстердама за последние десять лет показало, что рост парка индивидуальных автомобилей и увеличение интенсивности транспортных потоков все время снижали пропускную способность существующей улично-дорожной сети, и в настоящее время она уже исчерпана. В планах, рассчитанных до 2000 года, предлагается строительство вокруг города кольцевой автомагистрали, реконструкция системы внутригородских дорог, совершенствование работы общественного транспорта.

США. Статистика показывает, что количество происшествий ночью в два раза больше, чем в дневное время. Главная причина их — ослепление водителей светом фар встречных автомобилей. Для борьбы с ним стали устанавливать на разделительных полосах магистралей стальные сетчатые барьеры, полностью перекрывающие встречный свет. Барьер изготовляют из листовой стали толщиной 1,3 мм с гальваническим покрытием и придают ему вид решетки с ромбическими ячейками, ребра которых наклонены к плоскости листа под углом 22 градуса.

США. На несколько сот такси в Сан-Франциско для повышения безопасности движения было установлено новое устройство, получившее название «сайберлайт». Этот микроэлектронный аппарат включает мигающий желтый световой сигнал, предупреждая водителя о необходимости повысить внимание, если едущий впереди начинает тормозить.

реты за рулем. Разве можно мириться с тем, что среди причин дорожно-транспортных происшествий, связанных с невнимательностью, курению водителей принадлежит третье место.

И. ЯЗВИНСКИЙ,
судебномедицинский эксперт

г. Минск

Мы ехали на «Москвиче». В течение короткого времени водитель «справился» с пятью сигаретами. В салоне машины ощущался запах табачного дыма. Женщина и ребенок на заднем сиденье даже жаловались на головную боль, тошноту. Вдруг и сам водитель побледнел и стал вяло сползать с сиденья, руки упали с рулевого колеса. Катастрофа была бы неизбежной, если бы не находчивость пассажира, сидящего рядом с водителем. Он быстро среагировал на происшедшее и остановил автомобиль. Когда свежий воздух проник в салон, к водителю вернулось сознание.

Казалось бы, случай редкий. На самом деле он очень типичный. Не все знают, что опасная для здоровья концентрация никотина 0,5 мг на 1 м^3 воздуха создается в закрытом помещении при выкуривании нескольких сигарет.

Доказано вредное действие табачного дыма на органы чувств, нормальное состояние которых так необходимо водителю. В табачном дыме в небольших дозах содержится древесный алкоголь, который воздействует на зрительный нерв. Это может привести к понижению остроты зрения, а иногда и к нарушению цветоощущения. У некоторых курильщиков развивается воспаление слизистой оболочки верхних дыхательных путей и угнетение слухового нерва, что ведет к понижению слуха. Ночью под действием табачного дыма уменьшается светочувствительность сетчатки глаз. И это может повлиять на безопасность движения. Например, по данным австралийской медицинской ассоциации, три сигареты, выкуренные перед рейсом, уменьшают остроту зрения на 20%. Вместе с этим теряется и быстрота реакции. Наверно, нет необходимости доказывать, насколько это опасно для водителя.

Нередко слышишь от шоферов-дальнерейсовиков, что табак, мол, повышает работоспособность, прогоняет сонливость. Действительно, под влиянием табачного дыма происходит расширение сосудов головного мозга. Курящий отмечает «прилив» энергии. Однако скоро все это на короткое время. Очень скоро сосуды снова сужаются. Тогда курильщик пытается вновь прогнать усталость второй, а затем третьей, четвертой сигаретой... До тех пор, пока не будут исчерпаны все возможности организма. Вряд ли в таком состоянии можно хорошо, надежно управлять автомобилем.

Вернусь к случаю, описанному вначале. Машина была технически исправна, дорога свободна, а до аварии остался один шаг. Выходит, не такое уж безобидное занятие курение за рулем.

А. БОНФЕЛЬД,
начальник медицинской части госпиталя

г. Кировоград

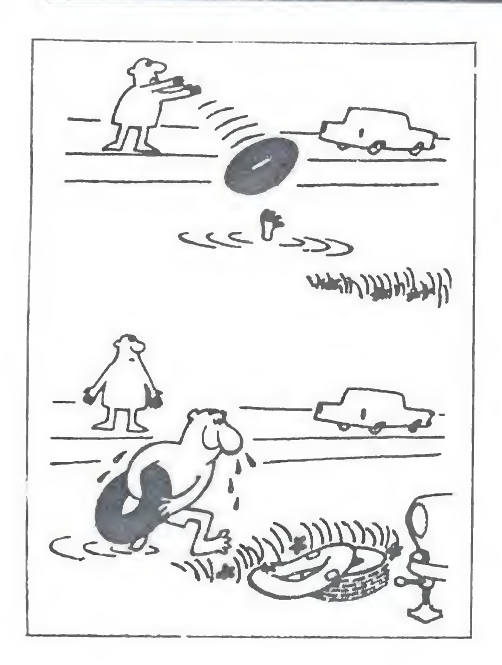
дучи пристегнутыми ремнями, избежали всяких травм, тогда как при отсутствии ремней или пренебрежении ими эти цифры составили соответственно 76,8% и 57,4%. Более того, если в первом случае только 0,6% пассажиров, сидящих рядом с водителем, получили очень серьезные травмы, то среди тех, кто не пользовался ремнями, — 6,5%. У водителей эти цифры составили соответственно 1,3% и 2,3%. Подчеркнем еще раз: из каждых 100 пассажиров, не пользовавшихся ремнями на передних сиденьях, шесть человек в среднем получили тяжелые ранения и один погибал в аварии, когда кабина или салон автомобиля в общем-то оставались целыми. В то же время «при ремнях» все оказывались практически в безопасности. А такие аварии, по наблюдениям исследователей, наиболее распространены — они составили более 40% всех дорожных происшествий.

Эти цифры еще разительнее при авариях, в которых автомобиль получал серьезные повреждения. Исследователи понимали под этим деформации кузова (кабины) более чем на 15 см.

Здесь из числа не пользовавшихся ремнями не пострадало 27,8% водителей и 22,9% пассажиров на передних сиденьях. Среди тех, кто благоразумно застегнул ремни, нетравмированных водителей оказалось 49%, а пассажиров 52,4%. В этих же ситуациях без ремней погибло 16,7% водителей и 11,4% пассажиров, а с ремнями — 6,7% и 3,2% соответственно. Иными словами, когда автомобилист пренебрегает ремнями безопасности, вероятность погибнуть или получить тяжелую травму при аварии у него в три-четыре раза выше, чем у того, кто соблюдает правила движения. К тому же, по мнению исследователей, доводы в пользу ремней безопасности были бы еще убедительнее, если бы все правильно крепили их в машине и грамотно застегивали. Анализ показал, что в среднем в 15 случаях из 100 ремни устанавливались неправильно, а более половины водителей и пассажиров были пристегнуты так, что ремень позволял подаваться вперед более чем на 10 см, что делало их при авариях практически бесполезными.

Конечно, работы по совершенствованию конструкции ремней безопасности должны продолжаться. Отрицательное отношение к ним некоторой части автомобилистов вызывается и неудобством, а также тем, что при теперешнем способе крепления ремни быстро грязнятся. Но ведь жизнь, как говорится, дороже некоторых неудобств. А уже сегодня все данные свидетельствуют о том, что, пользуясь ремнями безопасности, можно избежать многих и многих травм при дорожных происшествиях.

По материалам чехословацкого журнала «Свет мотору»



ФРАНЦИЯ. Фирмы «Рено» и «Пежо» на совместные исследования в области повышения активной и пассивной безопасности легковых автомобилей за последние три года израсходовали более 9 миллионов франков. В частности, разработана новая конструкция надувных подушек. Они размещаются в спинках сидений и при столкновениях, мгновенно описывая дугу над головой сидящего, закрывают его грудь и бедра. Считают, что такие подушки позволяют защитить водителя и пассажира и в случае опрокидывания автомобиля.

ФРАНЦИЯ. В последние годы большое внимание стали уделять строительству велодорожек. Проведенные недавно обследования показали, что на велосипедах совершается от 9% всех ежедневных поездок (Париж) до 65% (Руан). На частоту их влияет не только величина города, но и его народнохозяйственное значение, уровень развития общественного транспорта. Велодорожки стали неотъемлемым элементом градостроительного проектирования. Для безопасности движения маршруты велосипедистов прокладываются обособленно от улично-дорожной сети.

ФРГ. За превышение установленной в населенных пунктах скорости движения (50 км/час) водители подвергаются денежному штрафу или лишаются «прав». За езду со скоростью 58—63 км/час (8 км/час сбрасывают на погрешности приборов, регистрирующих скорость) штраф составляет 10 марок, при 63—69 км/час — 20 марок. Более высокие скорости влекут более строгие меры.

ФРГ. Фирма «Мерседес» начала выпуск трайлеров-спален. Длина их 12,5 метра, вместимость — 39 спальных мест, расположенных в три яруса. Днем прицеп буксируется автобусом, а на ночь останавливается на территории какого-нибудь кемпинга. Сейчас такие «гостиницы на колесах» обслуживают около 400 туристских маршрутов.

ЯПОНИЯ. В Киото принято решение ограничить максимальную скорость транспортных средств до 20 км/час. Вероятно, после этого, как предполагают городские власти, количество машин на улицах резко уменьшится.

ЯПОНИЯ. В Токио продолжают принимать меры против загрязнения атмосферы. Водителям запрещено ездить, если у автомобиля нет специального фильтра отработавших газов. Для сокращения ежедневного пробега машин по городу предлагается запретить правые повороты (в Японии левостороннее движение) и почти в три раза увеличить количество закрытых для них улиц.



ЭТО МОГЛО НЕ СЛУЧИТЬСЯ

Вот результат поспешности и нерасчетливости при обгоне. Случилось это на дороге Вологда — Новая Ладога минувшей весной. Водитель «Жигулей» Н. Макаренко решил обогнать грузовой автомобиль, но выбрал для этого явно неудачный момент: навстречу ехал огромный «Урал—375» с прицепом, а так как дорога имела лишь по одной полосе для движения в каждом направлении, обеспечить безопасный интервал между машинами было почти невозможно. «Жигули» буквально прижались к обгоняемому ГАЗ—66, и неудивительно, что при первом же нерасчетливом движении водителя зацепили грузовик. После этого машину выбросило на встречную полосу прямо под колеса тяжелого автопоезда... Автомобиль погиб. Чудо просто, что остались в живых водитель и его пассажиры.

Н. ПРЯДИЛЬЩИКОВ,
старший госавтоинспектор областной ГАИ
г. Вологда

Мир не без добрых людей

Две истории, рассказанные читателями

Мчится по дороге автомобиль. Привычно, ровно работает мотор, стрелки приборов свидетельствуют о полной исправности всех основных систем. И вдруг... Это действительно чаще всего происходит вдруг. В знакомый шум настойчиво врывается новый звук, который ухо воспринимает болезненно остро: скрип, скрежет, стук. И автомобиль останавливается там, где это случилось, — в лесу, в поле, под палящим солнцем или проливным дождем. И по «закону невезения» нужной детали в запасе не оказывается. На кого же в таком случае может рассчитывать шофер? От кого ждать помощи? Когда эта помощь придет?

Такие вопросы, видимо, задавал себе каждый из нас — каждого подстерегало это «вдруг».

Задавал их себе и Василий Семенович Константинов, когда по дороге из Орла в Москву у его «Победы» сломалась левая задняя полуось. Старушка «Победа» с честью вышла из этой каверзной ситуации, удержалась на трех колесах, благополучно остановилась. Ее хозяин подобрал откатившееся в поле колесо, сунул его в багажник, запер машину и отправился в ближайший город Плавск искать полуось. На магазины он не рассчитывал, а сразу пошел в ГАИ и узнал адреса владельцев автомобилей той же марки. Благо город невелик — вскоре пять адресов были из списка вычеркнуты, но запасных полуосей не нашлось. Зато хозяин шестой «Победы» оказался просто богачом — у него их было целых две! Но, как и положено богачу, дать одну взаймы он не согласился.

Константинов — человек бывалый, военный, сдаваться не привык. Решил попробовать подстраховаться и остановил одну за одной три машины с московскими номерами, дал каждому водителю по записке и попросил, чтобы они оказали любезность, позвонили по указанному телефону на работу и объяснили происшествие (позже выяснилось, что позвонил только один!).

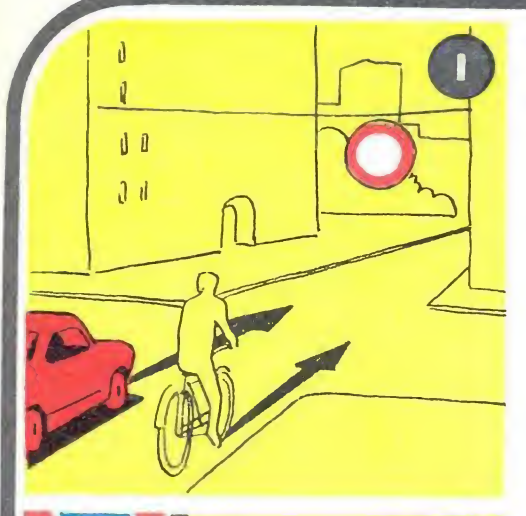
К этому времени окончательно стемнело, и Василий Семенович, памятуя, что утро вечера мудренее, лег спать. А проснулся утром от стука в окошко. Его разбудил водитель ЗИЛа с днепропетровским номером и предложил свои услуги. К сожалению, принять их было невозможно. На трех колесах на буксире не уедешь, а в кузов без крана машину не забросишь. Но одним ЗИЛ оказался подходящим — в нем можно было доехать до Тулы. И снова — ГАИ. И снова — безрезультатно. Василий Семенович принял последнее решение — ехать домой на поезде. Уже на вокзальной площади он увидел еще одну «Победу» и решил в последний раз попытать счастья. Подошел к водителю, объяснил случившееся. Тот, не раздумывая, пригласил Константинова в машину, отвез к себе домой, достал из запасов в гараже полуось. Но этим не ограничился. Вместе с Василием Семеновичем он поехал к его машине, стоявшей в 60 километрах от Тулы, помог в ремонте, убедился, что автомобиль на ходу, — и, не простившись, уехал! И до сих пор Константинов жалеет, что не заметил номера той «Победы», не спросил фамилию товарища. Хоть сказать бы еще раз спасибо, пожать руку, пригласить в гости — но человек, сделав доброе дело, даже такой благодарности не захотел. Значит, для него оказание помощи попавшему в беду было законом совести.

Таких примеров доброго, бескорыстного товарищеского отношения к бедствующему можно было бы привести множество. Ограничимся еще одним.

Борис Михайлович Вакарин — инвалид второй группы, ездит на «Запорожце». Он очень любит природу, все свободное время старается проводить в лесу. Однажды, возвращаясь из очередной поездки по грибы, почуял неладное с машиной. Оказалось, разрушился подшипник правого переднего колеса. Значит, надо ехать домой, в гараж, за подшипником. Решил Борис Михайлович «голосовать». Только поднял руку — остановился около него мотоцикл с коляской. Водитель без разговоров усадил его в коляску, а сына переместил на заднее сиденье, довез Бориса Михайловича до гаража, потом снова вывез его за город и долго извинялся, что не может ехать дальше, так как торопится на работу. Обрадованный и ободренный такой сердечностью, Вакарин стал ждать попутных. Через несколько минут снова появился мотоцикл с коляской. А когда он остановился, Борис Михайлович с радостью узнал за рулем своего знакомого Виктора Д. И каково же было его изумление и разочарование, когда Виктор не захотел ему помочь, ссылаясь на сидящую рядом жену, которая опаздывает в гости. Вот тебе и знакомый!

К счастью, поколебавшуюся было веру в знакомых и незнакомых снова утвердил ехавший следом Юра Ураков — тоже мотоциклист! Он отвез Вакарина к автомобилю, помог отремонтировать машину и проводил до самого гаража. Пусть не удивляет, что в этом примере столько мотоциклистов. Дело происходило в сибирском городке Ишиме, где мотоциклы более популярны, чем автомобили, благодаря их неприхотливости и высокой проходимости.

Два примера, взятых из писем наших читателей. Они неопровержимо свидетельствуют о том, что мир полон добрых людей. Помощь стоящему на обочине в конце концов обязательно будет оказана. Но постарайтесь, чтобы такую услугу оказали вы, а не кто-то, кого еще надо ждать. Это ведь очень приятно — чувствовать, что ты помог человеку. Тогда и самому не зазорно будет при случае просить содействия у других.









ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. Разрешено ли этим водителям движение в показанном направлении?

только на один квартал	не разрешено	только велосипедисту
1	2	3

II. Если разгрузка машины заняла 15 минут, нарушены ли водителем Правила дорожного движения?

да	нет
4	5

III. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

трамвай автомобиль мотоцикл	трамвай и мотоцикл автомобиль	автомобиль трамвай и мотоцикл
6	7	8

IV. Разрешен ли Правилами такой обгон?

разрешен	не разрешен	если скорость мотоциклов менее 30 км/час
9	10	11

V. Нарушил ли водитель правила стоянки в показанной обстановке?

нарушил	не нарушил
12	13

VI. Какой водитель правильно выполняет разворот?

водитель А	оба водителя
14	15

VII. Надо ли в этой ситуации выставить знак аварийной остановки?

надо	не надо	только в темное время суток
16	17	18

VIII. Правильно ли обозначено связующее звено при буксировке?

правильно	неправильно
19	20

IX. Можно ли пользоваться фарой-прожектором в населенном пункте?

можно	только водителям специальных автомобилей
21	22

X. Можно ли возвращаться в гараж, если на машине не работает манометр системы пневматических тормозов?

можно	нельзя
23	24

Ответы — на стр. 40









«МОТОКОВ». МОСКВА. 1976

Чехословацкие автомобили и мотоциклы на выставке в Сокольниках

Продукция чехословацкой автомобильной и мотоциклетной промышленности хорошо известна в СССР. «Татра», «Шкода», ЯВА, ЧЗ — машины этих марок встретишь на стройках и нефтеразработках, городских улицах и проселочных дорогах, автострадах и спортивных трассах. Советский «Автоэкспорт» является главным партнером внешнеторгового объединения «Мотоков», которое специализируется на поставках из ЧССР автомобилей, мотоциклов, шин, автомобильных принадлежностей и комплектующих изделий.

В нынешнем году «Мотоков» отмечает свое 25-летие. Этому событию была посвящена большая выставка на территории московского парка «Сокольники». Она заняла площадь в 4000 квадратных метров, на которой посетители могли познакомиться с дизельными 1,5- и 2,5-тонными грузовиками «Авиа», современным автобусом «Шкода-кароса», легковым автомобилем «Татра-613» высшего класса, кроссовыми мотоциклами ЧЗ, на которых советские и чехословацкие гонщики выступают в чемпионатах мира. Большое впечатление производили многоосные грузовики «Татра», специально спро-



Ведущее место в поставках чехословацких грузовиков в СССР занимает «Татра» — около 1700 штук ежегодно. С 1945 года в СССР поступило более 23 тысяч тяжелых грузовиков, самосвалов, тягачей этой марки. На снимке «Татра-148-Арктик» — северная модификация самосвала, разработанная с учетом требований эксплуатации в Советском Союзе.







Первые мотоциклы из ЧССР начали поступать в СССР в 1946 году, и очень скоро по их закупке Советский Союз стал для Чехословакии партнером «номер один». В 1969 году советские потребители получили полумиллионный мотоцикл, а в дни работы выставки — миллионный. Им оказалась модель ЯВА—634 (на снимке), которая появилась на дорогах СССР в 1974 году.

Большая часть спортивных мотоциклов заводов ЯВА и ЧЗ поступает в СССР. Здесь вы видите кроссовый ЧЗ класса 125 см³ в исполнении 1976 года — с гидропневматической подвеской колес, 20-сильным двигателем и пятиступенчатой коробкой передач.

Всеобщее внимание привлекал легковой автомобиль высшего класса «Татра-613».



На втором месте среди поставок грузовиков в СССР (около 1200 в год) идет «Шкода». Главным образом она представлена седельными тягачами с рефрижераторными полуприцепами. Наследником хорошо известной машины такого типа — «Шкода-706РТТН» является тягач нового семейства «Шкода» (на снимке). Наиболее мощный его вариант (304-сильная модель «100.05») рассчитан на эксплуатацию в составе автопоезда общей грузоподъемностью 36—38 тонн.



Представитель легких грузовиков — 2,5-тонный «Авиа-А30Н» с дизелем. Эти машины, выпускаемые по лицензии французской фирмы «Савием», пока мало известны советским автомобилистам.

ектированные для работы в северных районах вашей страны трехосные самосвалы модели «148-Арктик» и четырехосные со всеми ведущими колесами гиганты «Татра-813». А неподалеку от них — еще незнакомые советскому потребителю седельные тягачи «Шкода» нового семейства «100». С этими великанами контрастировали малолитражки «Шкода» самых различных модификаций, мотоциклы ЯВА для трековых гонок. И конечно, здесь был миллионный чехословацкий мотоцикл (ЯВА-634), поступивший в Советский Союз. Церемония передачи этой юбилейной машины, так же как и дни «Татры» и ЧЗ, входили в программу выставки.

С особым интересом посетители встретили новую легковую модель «Шкоды», для которой экспозиция в Сокольниках явилась официальным дебютом. (В одном из ближайших номеров будет помещено ее описание — **ред.**)

Среди экспонатов «Мотокова» посетители могли видеть и четырехмиллионную фару, из числа тех, которые промышленность ЧССР изготовила для автозавода в Тольятти по кооперации в рамках СЭВ. Вообще сотрудничество между предприятиями ЧССР и СССР имеет давние традиции. Вспомним хотя бы, что в 1962 году советский завод «Саркана Звайгзне» получил по кооперации 22 тысячи моторов ЯВА для своих мопедов марки «Рига».

Экспозиция «Мотокова» в Сокольниках вызвала большой интерес у посетителей и явилась еще одним наглядным доказательством плодотворного сотрудничества двух братских стран.

Представитель чехословацкого внешнеторгового объединения «Мотоков» в Москве Я. ШАРОХ

«АЛЬФЕТТА» ДЛЯ «ГРАН ТУРИЗМО»

На базе модели «Альфетта» итальянский завод «Альфа-ромео» начал выпуск двух модификаций — машины с четырехместными трехдверными кузовами «купе»: «Альфетта ГТ1,6» и «Альфетта ГТВ2000». Особенностью обеих машин является одинаковый кузов с большой площадью стекол (2,59 м²) и третьей дверью в задней стенке. В купе «Альфетта», как в советском автомобиле ИЖ—2125, подняв заднюю дверь, можно положить груз либо на полку, занимающую пространство от спинки заднего сиденья до проема третьей двери, либо непосредственно в багажник (емкость 0,37 м³), помещенный под легко откидывающейся полкой.

Кузов интересен также тщательно проработанной аэродинамической формой и двумя спойлерами (разновидность антикрыла, имеющая форму гребня). Расположенные под передним буфером спойлеры при движении создают за счет аэродинамических сил дополнительную нагрузку, прижимающую автомобиль к дороге.

У этих модификаций — сходные технические характеристики (отличающиеся данные «Альфетты ГТВ2000» даны в скобках).

Двигатель. Четырехцилиндровый рабочим объемом 1570 (1965) см³ с двумя приводимыми цепью распределительными валами в головке цилиндров и двумя горизонтальными сдвоенными карбюраторами. Степень сжатия — 9,0. Мощность — 109 (122) л. с. при 5600 (5300) об/мин.

Трансмиссия. Диафрагменное однодисковое сцепление и пятиступенчатая коробка передач. Главная передача с передаточным числом — 4,3 (4,1). Сцепление и коробка передач сблокированы с главной передачей.

Управление. Рулевой механизм — червячного типа. Тормоза — дисковые на всех колесах с гидравлическим раздельным приводом и вакуумным усилителем.

Подвеска колес. Спереди — независимая торсионная, сзади — пружинная зависимая типа «Де-Дион». Размер шин (радиального типа) — 185—14

Размеры. Длина — 4190 (4210), ширина — 1660 мм, высота — 1330 мм, база — 2400 мм, колея колес — 1350 мм спереди и 1360 мм сзади.

Общие данные. Снаряженный вес — 1040 (1080) кг. Скорость — 179 (194) км/час. Время прохождения 1000 м при старте с места — 32,8 (30,6) сек. Контрольный расход топлива — 8,3 (9,0) л/100 км. Расход топлива на скорости 120 км/час — 10,5 (9,9) л/100 км.

Обе машины предназначены, главным образом, для дальних поездок по автострадам.



«Альфа-ромео Альфетта ГТ1,6».

СПОРТИВНЫЙ СААБ

Шведский завод СААБ, известный успехами в международных ралли, за последние годы широко использовал для соревнований специальный вариант модели «96V4» (1800 см³, 160 л. с.). Считая возможности этой машины практически исчерпанными, фирма объявила, что для участия в международных ралли по группе 4 ею подготовлен спортивный вариант модели «99ЭМС», имеющий, как и модель «96V4», привод на передние колеса.

Этот раллийный СААБ оснащен 2-литровым двигателем с двумя распределительными валами в головке и четырьмя клапанами на цилиндр. Его мощность — 220 л. с. при 7500 об/мин. Вес машины — 1160 кг.

Максимальная скорость — 190 км/час. Время разгона с места до 100 км/час — 6,2 сек. Расход топлива—20—23 л/100 км.

САМЫЙ СКОРОСТНОЙ ДЖИП

В США при развитой сети дорог постоянно сохраняется спрос на легковые автомобили повышенной проходимости. Их выпускают заводы «Додж», «Интернационал», «Плимут», «Форд», «Шевроле», но ведущую роль играет фирма «Джип».

Среди 11 моделей «Джип» 1976 года наиболее мощной и быстроходной является «Вэгонир». Это автомобиль с пятидверным семиместным кузовом «универсал», солидной рамой, лонжероны которой имеют замкнутое сечение. Разумеется, все колеса ведущие с зависимой подвеской на полуэллиптических рессорах.

Чтобы составить представление о «Джипе-вэгонир», вообразим кузов «Волги-универсал» на шасси машины высокой проходимости (габариты обоих автомобилей схожи). Длина «Вэгонир» — 4660 мм, ширина — 1920 мм, высота — 1694 мм, база — 2760 мм, колея — 1509 мм спереди и 1468 мм сзади. Кованые алюминиевые колеса обуты в шины размером 7,00—15, и дорожный просвет равен 195 мм. Весит «Вэгонир» 1590 кг.

Несмотря на ограничение скорости в 88 км/час на всех автострадах, американцы любят машины с большим запасом мощности и скорости. Из этого правила янки не сделали исключения для своих джипов, которым высокая мощность действительно нужна — для преодоления тяжелых участков. Так, «Вэгонир» они оснащают серийным шестицилиндровым двигателем (4229 см³, 110 л. с. при 3500 об/мин), но за доплату можно приобрести его с восьмицилиндровым мотором одного из трех вариантов: 175 л. с. при 4000 об/мин; 195 л. с. при 4400 об/мин и 215 л. с. при 4200 об/мин. Первые два имеют рабочий объем 5896 см³ (как у нашего грузовика ЗИЛ—130), а последний — 6573 см³. При столь мощном двигателе «Вэгонир» является самым быстроходным джипом в мире — на шоссе он развивает скорость 170—180 км/час. Правда, топлива он расходует немало — около 20—22 л/100 км.

Автомобильные фирмы, умело используя ими же привитое американцам стремление оснащать свои машины дополнительным оборудованием, заставляет покупателя невольно выкладывать при покупке машины сумму, раза в полтора превышающую стандартную цену. Например, на «Вэгонире» за доплату можно заменить серийную трехступенчатую коробку четырехступенчатой или даже автоматической, сблокированной с раздаточной коробкой «Куад Трак» («За рулем», 1975, № 8) и межосевым дифференциалом. Можно снабдить машину усиленной подвеской, стабилизатором передней подвески, сиденьями ковшового типа, дисковыми тормозами, гидровакуумным усилителем тормозов, гидравлическим усилителем руля. Кроме того, она довольно вместительней при снятых задних сиденьях: в кузове на «Вэгонире» можно перевозить груз объемом 8,85 м³. Погрузочная высота у него равна 627 мм.



Испытывает «За рулем»

Полтора года назад у подъезда редакции почти одновременно появились два «Запорожца» ЗАЗ—968. Одинакового, кораллового цвета, с черной обивкой салона, они были словно близнецы. Через несколько дней на крыше одного из них обосновался багажник. В дальнейшем для краткости мы будем автомобиль с багажником именовать «№ 1», а другой — «№ 2»: он занял место у подъезда на четыре дня позже.

Эти автомобили не были предоставлены нам заводом. Их приобрели сотрудники редакции в московском магазине, пройдя все положенные процедуры. Приобрели не для проведения испытаний, а для самой нормальной эксплуатации. Мысль же рассказать об этих автомобилях на страницах журнала подсказали нам сами читатели, не раз в письмах упрекавшие редакцию в недостатке внимания к «запорожцам».

Почему мы купили именно эти машины? Выбор марки и модели автомобиля (а сейчас уже можно говорить о выборе!) всегда чем-то обоснован. У нас основания были такими.

Тот, кто приобрел автомобиль № 1, прежде пятнадцать лет отдал мотоциклу, испробовав почти все марки, имеющиеся в стране, и закончив «Юпитером—3» с коляской. Следующим должен был стать автомобиль, поскольку тяжелый мотоцикл с коляской в Москве не продается. Таким автомобилем, ближе стоящим к мотоциклам (в том числе и по цене!), стал «Запорожец».

Другой владелец, мотоциклетный стаж которого исчисляется почти сорока годами, руководствовался примерно теми же соображениями. Сейчас, после года эксплуатации, когда мы, учитывая мотоциклетный опыт, полностью освоились в автомобиле, можно смело говорить о том, что выбор был сделан правильно. «Запорожец» позволил нам пройти курс «вживания» в автомобильную жизнь без излишней нервотрепки.

О внешних формах говорить не будем — они привычны глазу. Так выглядят автомобили завода «Коммунар», начиная с модели «966», и отсутствие декоративной решетки впереди или появление катафотов сзади не меняет существа дела. А вот «жигулевские» шины нас обрадовали — мягкие, достаточно широкие, с хорошим рисунком, они обещали много приятного.

В салоне сразу бросились в глаза ремни безопасности. Мы вздохнули с облегчением — одной заботой меньше. Понравилась внутренняя отделка: скромно, но достаточно уютно и даже комфортабельно.

У заднего стекла за спинкой сиденья появилась полочка, как в «больших» автомобилях. Она, конечно, уменьшила потенциальную емкость салона — раньше за сиденье можно было что-то положить. Обратив внимание на то, что «перчаточный ящик» не имеет крышки и теперь, по сути, является нишей, мы отнесли, было, это обстоятельство к разделу «не понравилось». Но, поразмыслив, пришли к заключению, что здесь есть свой смысл — меньше хлама будет скапливаться в этом ящике.

Очутившись на месте водителя, за рулем, мы первым делом опробовали рычаги, педали, кнопки. Подвесные педали тормоза и сцепления, рычаги включения указателей поворота и переключения света, расположенные под рулем, понравились безоговорочно. Как, впрочем, и рычаг ручного тормоза. Все прочее было воспринято прохладнее, но все же с оптимистическим «поживем — увидим». В автомобилях прежних выпусков мы видели большой зеленый глазок на панели, в обязанность которого входила сигнализация об исправной работе отопителя. В наших автомобилях этот глазок «сощурился» — осталось отверстие около 2,5 мм, и потому зеленый свет не отвлекает.

Из инструкции мы узнали, что на наших автомобилях установлены аккумуляторы повышенной емкости — СТ-55, как у «Жигулей». Не поленились, открыли багажник и увидели, что эта запись подтвердилась лишь наполовину: на автомобиле № 1 так оно и было. А на № 2 стоял самый «рядовой» аккумулятор СТ-42. Правда, аккумулятор по первому же требованию был заменен (и это нам понравилось!).

Еще одна новинка — карбюратор К-127 — тоже пришлась по душе. Обещания на его счет в инструкции самые оптимистичные. Забегая вперед, скажем, что они оправдались.

Разобравшись в схеме переключения передач, перепробовав все варианты включения световых приборов, мы решили, что знакомство состоялось.

Хотя для нынешних автолюбителей «сезон» становится понятием все более растяжимым — многие уже ездят круглогодично, — мы все-таки решили его ввести. Почему — об этом чуть позже. А пока — по порядку.

Первые выезды, первые сотни километров. Нам, еще недавно балансировавшим на двух колесах, грудью встречавшим дождь и снег, поначалу все представлялось просто чудесным. «Мечта, а не езда! — думали мы. — Сидишь, как в кресле. Ветер на тебя не дует, дождь не льет. А если и дождь — включи «дворники», и они исправно очистят стекло!» И мы блаженствовали.

Первое «но» обнаружилось, когда один из нас на грязной дороге в дождик, будучи, как того требуют правила движения, пристегнут ремнями, попробовал воспользоваться опрыскивателем. Не тут-то было! Кнопка насоса, упрятанная глубоко под панель приборов, оказалась недосягаемой. Пришлось ослабить ремень, подвинуть поближе сиденье и таким манером временно решить проблему. Сейчас мы заняты тем, что переделываем эту систему.

При поездках на 200—300 километров неожиданно обнаружилось, что и сидеть «как в кресле» совсем не так удобно. Все время хочется приподнять спинку, поставить ее ближе к вертикали. Но сделать это невозможно — наклон не регулируется. Выход вскоре нашелся: под «салазки» сиденья мы подложили подставки высотой около 2 см. Этого оказалось достаточно, чтобы верхний обрез спинки передвинулся вперед почти на 10 см. Сидеть стало гораздо удобнее, улучшился обзор.



Период обкатки закончился у нас в разное время: у автомобиля № 1 — через месяц после приобретения, № 2 — через четыре месяца. Но, несмотря на столь разные режимы эксплуатации, оба мы остались этим временем довольны. Машины вели себя хорошо, двигатели отлично «тянули», не грелись. Средний расход бензина составлял в это время около 10 л/100 км. Коробки передач работали четко. Но к концу третьей тысячи владелец «Запорожца» № 2 стал чувствовать некоторые затруднения при переключении передач. Они быстро нарастали, и дело кончилось тем, что однажды он не доехал до редакции — коробка отказала. На станции гарантийного ремонта неисправность разгадали мгновенно: разрушился графитовый подшипник сцепления. Он был тут же заменен.

К слову сказать, позже — на двенадцатой тысяче километров — был заменен подшипник и у «Запорожца» № 1. Симптомы на этот раз были не столь категоричными. Просто при выжимании сцепления стали сильно падать обороты, и, чтобы двигатель не глох на перекрестках, пришлось даже увеличить обороты холостого хода.

Расход масла, как ему и положено, не оставался постоянным. Вначале он составлял около 160—180 см^3 (не граммов!) на 100 километров. Затем, примерно к четырем тысячам, снизился, стабилизировался у автомобиля № 2 примерно на цифре «100». Что касается машины № 1, то ее двигатель с каждой тысячей километров все больше

«входил во вкус» и к тому времени, когда пробег стал измеряться пятизначными цифрами, потреблял уже около 200—220 см³ на сотню километров. И, конечно, дымил. После замены поршневых колец четвертого цилиндра все встало на свои места: расход масла снизился до 80—100 см³.

Мы специально обратили ваше внимание на эту единицу измерения — кубические сантиметры. Дело в том, что в инструкции (стр. 76) расход масла указан в граммах. Мы же, в эксплуатации, пользуемся только емкостями, имеем дело с кубическими сантиметрами. Это нужно иметь в виду и в расчеты вносить поправку на удельный вес масла (примерно 0,8 г/см³). Скажем, если точные замеры говорят о том, что двигатель расходует 200 см³ масла на 100 километров, то будет лишь 160 граммов.

ходимости постоянно думать, что там делается на заднем сиденье, не открывает ли любознательный малыш дверь. Двери-то сзади нет! Один из нас, владелец «Запорожца» № 1, это качество оценил чрезвычайно высоко, поскольку едва ли не каждый день у него начинается с того, что перед работой он завозит ребенка к бабушке.

Несколько слов о подвеске автомобиля. Задняя не вызывает никаких нареканий — мягкая, она работает одинаково хорошо на любой дороге. Стоит даже просто нажать рукой на капот — и послушно проседают пружины, чтобы тут же возвратить кузов в прежнее положение. А вот передняя несравненно жестче. Тут простым нажатием ничего не проверишь. И потому «передок» стучит при наезде на мелкие неровности, даже в какой-то сантиметр-другой. На больших же неровностях подвеска

ДВОЕ НА ДВУХ «ЗАПОРОЖЦАХ»

Еще раз прочтя этот раздел, мы подумали: а не покажется ли кому-то из наших читателей, что мы недовольны нашими «запорожцами», что они доставили нам много огорчений? Нам, по крайней мере, очень не хочется, чтобы кто-то так подумал. Были какие-то досадные шероховатости? Да, были. Мы сочли своим долгом о них рассказать. Но это ни в коей мере не испортило нашего общего впечатления.

Из чего оно складывалось?

Первое, что оценивает любой владелец автомобиля, — это легкость пуска двигателя. Наши «запорожцы» не подводили ни разу. Наверное, тут сказалось то, что в картеры двигателей было залито «жигулевское» масло (М-12Г или М8Г, в зависимости от сезона). Вероятно, сказал свое слово новый карбюратор. Возможно, отразилось и появление более мощного аккумулятора. Как бы там ни было, но мотор уверенно пускался как при 28° жары, так и при минус 18° (в более холодную погоду мы не ездили). При этом мы с самого начала выработали в себе привычку пускать двигатель при выключенном сцеплении, и зимой такой способ помогал.

Глядя на этот маленький автомобильчик, всегда как-то не верилось, что в нем могут разместиться четыре человека. Убедились: размещаются, и не без удобств. Что касается пассажира на переднем сидёнье, то он даже может вытянуть ноги полностью. А лучше всего в «Запорожце», конечно, детям. Это, пожалуй, единственный наш автомобиль, избавляющий водителя от необ-

работает исправно, как и положено.

Руль у автомобилей легкий. Управлять им приятно. Из своего опыта советуем владельцам «запорожцев»: почаще подтягивайте гайки, крепящие рулевой механизм к кузову. Время от времени они ослабевают, и тогда появляются неприятные стуки, увеличивается свободный ход руля.

К электрооборудованию у нас не было претензий. Мощный генератор вполне обеспечивал подзарядку аккумулятора. Реле исправно делало свое дело. Выкипания электролита не наблюдалось.

О работе двигателя мы уже говорили. Здесь же отметим еще одно немаловажное обстоятельство. Для его питания нужен бензин А-76.

И наконец, еще одно качество «запорожцев», которое нам очень понравилось, — проходимость. Будучи знакомы с теорией, мы понимали, что этот автомобиль на плохой дороге должен чувствовать себя вполне уверенно: заднее расположение двигателя и практически гладкое днище кузова — хорошие предпосылки к тому. Но когда, как говорится, дошло до дела, тем не менее были приятно удивлены. Автомобиль лез по любой грязи и исправно вытягивал на мокрые глинистые подъемы, где даже ноги разъезжались. Тогда-то мы и поняли, чем эти машины милы сердцу охотника, рыболова и грибника.

Вначале мы вскользь заметили, что, дескать, чуть позже объясним, почему употребили слово «сезон». Сейчас для этого — самое время. Мы исправно отъездили лето. Началась осень. С ней пришли холода. И однажды наступил день, когда мы почувствовали: нужно включать отопитель. Нет, не подумайте, что он не включился или сам выключался (такое, как мы узнали из бесед на «гарантийке», случается довольно часто). Он работал совершенно исправно. Но шумел он намного сильнее двигателя. У нас терпения хватало на двадцать минут. А потом — пусть в холоде, только бы потише. И чем дальше дело шло к зиме, тем проблема становилась острее. И наконец пришлось решить: сезон надо кончать. Не потому, что скользко (с этим мы освоились быстро); не потому, что возникли трудности с пуском мотора (он начинал работать со второй-третьей попытки); не потому, что надоело сливать и заливать воду (у «Запорожца» нет такой необходимости). Сезон пришлось кончать, как это ни обидно, потому что его продлению мешал отопитель.

У прежних моделей он был расположен в моторном отсеке, и здесь были свои недостатки. Теперь же его шум угнетает и мешает слушать двигатель. Но ведь слушать надо! А когда отопитель выключен, холодный воздух на ходу задувает в него и, несмотря на закрытые воздушные заслонки, проникает в кузов.

По сравнению с неудобством, которое доставляет отопитель, все остальное — мелочи. Но упомянуть о них надо.

Так, нам не понравилось, что имеющиеся на панели три кнопки (или ручки?) одинакового цвета и одной формы, но одну из них — включения отопителя — нужно поворачивать, рядом расположенную вытягивать на себя и поворачивать, а левую — только вытягивать. Вряд ли это чем-то оправдано. О расположении кнопки насоса опрыскивателя мы уже говорили. Добавим только, что это очень неудобно: кнопка насоса под левой рукой, и до нее нужно тянуться, а ручка (или кнопка!) стеклоочистителя — под правой. Чем же держать руль в плохую погоду?

И еще нам очень не понравилось, что на всех «запорожцах», с владельцами которых довелось беседовать, стоят одинаковые дверные замки (ключ № 133). Хочешь — не хочешь, но вспомнишь прекрасный фильм «Ирония судьбы...». У одного из нас по собственной вине испортился замок. Он пошел в магазин и купил там точно такой же (вместе с ручкой, отдельно не продается), с тем же ключом № 133. Не знаем, может быть, заводу так и удобнее. Но владельцам от такой рационализации по ночам не спится. К тому же наличие таких «универсальных» ключей сводит на нет надежность довольно удачных запоров багажника и моторного отсека.

Вместо эпилога. Этого раздела могло и не быть. Ничего нового в нем не скажешь. Но мы хотим повторить: автомобили нам, в общем, понравились. Мы освоились, привыкли к ним. Знаем «маленькие капризы» того и другого. Нас устраивает их послушность, динамика, приспособленность к разным дорогам. Сейчас на спидометре «Запорожца» № 1—17 тысяч километров, № 2—6 тысяч. Надеемся, что впереди — еще много радостных дорог.

Б. ДЕМЧЕНКО,
Д. АБЕЗЬЯНИН

ЭМБЛЕМЫ

Иллюстрации к этой статье смотри также на центральном развороте вкладки

Сколько круглых дат из жизни автомобиля приходится на нынешний год! Только что мы отметили 60-летие ЗИЛа, 80-летие со дня публичной демонстрации первенца русского автомобилестроения. А тут еще 100-летие со дня постройки Н. Отто четырехтактного двигателя внутреннего сгорания, и 90-летие первого выезда автомобиля К. Бенца (в июле 1886 года), и изготовления Г. Даймлером 80 лет назад первого в мире грузовика.

За 90 лет «автомобильной эры» можно насчитать около восьми тысяч фирм, серийно выпускавших легковые машины, автобусы, грузовики. Поначалу фирменные знаки на безлошадных экипажах имели вид бронзовой или латунной пластины, приклепанной к видному месту рамы. Так поступали тогда со станками, вагонами, паровыми и прочими машинами.

В ранние годы существования автомобиля его приверженцы мирились с малоразборчивой и длинной надписью на латунной дощечке: «Даймлер Моторен Гезельшафт». В начале XX столетия многовековая привычка потребовала, чтобы машина имела собственную марку, а на видном месте (им, конечно, является радиатор) красовался символизирующий ее знак, эмблема, если хотите, герб.

Со временем установилась своеобразная автомобильная геральдика. И хотя у нее нет обязательных устоев, какие были приняты при формировании гербов дворянских родов, расшифровка эмблем автомобильных заводов позволяет узнать немало интересного.

Возьмем хорошо известный заводской знак «Мерседес-Бенц». Он появился в 1926 году после слияния двух немецких фирм, названных по имени основавших их изобретателей, Г. Даймлера и К. Бенца. Но причем тут «Мерседес»? А притом, что с 1901 года так назывались все машины завода Даймлера. С 1909 года они несут на радиаторах трехконечную звезду. О том, как из двух эмблем образовалась третья («Мерседес-Бенц»), нетрудно догадаться, рассматривая рисунки на цветной вкладке.

Кстати, первой на вкладке изображена эмблема завода Яковлева. Ей были отмечены двигатели внутреннего сгорания, которые талантливый изобретатель строил с 1891 года, и первый русский автомобиль, показанный 80 лет назад на промышленно-художественной выставке в Нижнем Новгороде.

Автомобилистам хорошо знакомы заводские знаки устоявшиеся, практически неизменные (они представлены третьей строкой на левой половине вкладки). Насчет находящегося среди них «Роллс-Ройса» уточним: когда в 1931 году умер Г. Ройс, второй из основателей фирмы, в название которой входило его имя, красный цвет букв на эмблеме сменил траурный, черный.

Но неизменных эмблем все-таки мало. Чаще бывает так: растет предприятие, поднимается его престиж, меняется название, а с ним и эмблема. Очень наглядно это можно видеть на примере завода, выпускающего «москвичи».

Посмотрите снова на вкладку. Сначала, в 1940—1941 гг. завод имени КИМ в скромных масштабах делал малолитражки. После войны он пережил второе рождение и получил иное название — ЗМА. Другой стала и эмблема, которая в 1956 году трансформировалась в настоящий герб. Это и неудивительно: «москвичи» стали быстро получать международное признание. А последняя эмблема соответствует уже новому названию завода — АЗЛК. Так по эмблемам прослеживается биография предприятия.

Или возьмем завод АВЭ, чья марка представлена во втором ряду на этих страницах. Его биография начинается еще в XIX веке. Он сначала строил машины «Вартбург», потом сменил название на «Дикси». В начале 30-х годов стал филиалом БМВ, приняв его эмблему, затем, уже после второй мировой войны в демократической Германии получил новое имя, ЭМВ (помните машины ЭМВ-340 50-х годов). А сегодня его автомобили снова называются «Вартбург» — по имени горы, у подножья которой расположен город Эйзенах (видна на эмблеме) и сам завод.

Но ветеранов становится все меньше и меньше. Встают новые, современные заводы. У них нет ветвистых биографий. Скромны и лаконичны их знаки (первая строка рисунков на этих страницах). Однако их продукция уже хорошо знакома автомобилистам многих стран...

Можно встретить и машины, эмблемы которых до недавнего времени мало кто знал. Прежде всего, это автомобили японских марок (тот же первый ряд). За последние полтора десятилетия их выпуск вырос во много раз.

Эмблемы, эмблемы... Белые буквы «Форд» на синем овале. Эту кокарду в 20-е и 30-е годы знал весь мир. И когда в 1932-м горьковский автомобильный завод начал делать машины по типу фордовских моделей, то и форма и шрифт эмблемы на их радиаторе недвусмысленно говорили о происхождении. Но минуло время, на ГАЗе сформировалась своя конструкторская школа, завод стал создавать собственные модели, которые, в свою очередь, начали выпускать в других странах (ПНР, КНДР). Иным стал и заводской знак. В него вошли элементы, символизирующие старые традиции новгородских умельцев — зубчатая стена Кремля и олень с герба Нижнего Новгорода.

Между прочим, животный мир довольно широко представлен на автомобильных эмблемах. Конечно, в иных чувствуется влияние древней геральдики: у «Праги» и «Воксхолла» — мифические лев и грифон. А посмотрите на вкладку — какая разнообразная фауна представлена на «гербах».

Зубр или бык должны олицетворять мощь, силу машин данной марки. Это понятно. А что скрывается за эмблемой завода «Испано-сюиза» (сегодня он называется «Пегасо» и строит тяжелые грузовики), который снискал известность аристократическими машинами высшего класса. Основал эту фирму в Испании (во Франции был лишь ее филиал) швейцарский инженер Марк Биркит. Красное поле с белым крестом соответствует флагу его родины, красно-желто-красные полосы взяты с испанского флага. А само название? «Испано» переводится как «испанско», а «сюиза» — как «швейцарская».

Впрочем, в начале XX века такие составные названия заводов не были редкостью. Возьмите хотя бы Русско-Балтийский (вагонный) завод, который начал в 1909 г. выпускать автомобили. И уж, к слову, не он один от вагонов перешел к автомобилям. Вспомним хотя бы «Татру». Но в ее эмблеме прошлое не раскрыто. Зато скрещенные пушки, бомба с пылающим фитилем и солдатский ремень «Гочкисса» красноречиво говорят, что завод начинал биографию с производства оружия. А взгляните на герб «Штейра» — мишень для стрельбы из винтовки. Да, это тоже оружейный завод, строивший автомобили, как «Крупп», «Наган», «Маузер».

Тот факт, что «Бюик» некогда делал санитарно-техническое оборудование, в эмблеме не отражен, — видимо, не украсили бы его такие предметы. Зато СААБу, «Чепелю», «Авиа», БМВ есть что показать — у них авиационное прошлое, выраженное в силуэте самолета, стилизованной летящей звезде, крыльях птицы. А герб БМВ — сверкающий нимб пропеллера, сквозь который просвечивает небо. Взгляните на вкладку — не так ли?

Да, прошлое по-разному дает о себе знать в эмблемах. Вот «Ситроен» (вторая строка рисунков на этой странице), который некогда изготовлял шестерни с шевронным зубом, — его филиал «Шестерня Цитроэн» в Лефортове еще помнят старые москвичи — два шеврона на заводском знаке подтверждают, что так и было.

В трудный час завод «Берлие» продал лицензию на производство автомобилей американской паровозной фирме «Алко». Вырученные деньги вдохнули новую жизнь во французскую компанию, и... на эмблеме ее появился паровоз (вторая строка). А вот фирма «Остеррайхише Аутомобиль Фабрик» (ОАФ) в 30-е годы была всего-навсего «Австро-Фиатом». Две буквы «А. Ф.» остались как напоминание о былой зависимости (та же вторая строка). ОАФ в 50-х годах поставляла в СССР седельные тягачи и автобусы. Сейчас на наших дорогах можно встретить немало машин известнейших мировых марок: расширяются международные связи — торговые,

РАССКАЗЫВАЮТ

К 90-летию автомобиля

культурные, туристские, спортивные. Мы привели здесь в третьем ряду изображения некоторых эмблем этих автомобилей: «икарусов», «рено», ФИАТов, «фордов».

О «фордах» стоит сказать особо, потому что в Англии, ФРГ, Франции филиалы этой фирмы строили машины собственной конструкции, сильно различавшиеся между собой и с американскими образцами. Соответственно такой политике каждый филиал имел свою эмблему. В конкурентной борьбе с извечным соперником «Дженерал Моторс», которому в Европе принадлежат гигантские заводы «Опель» и «Воксхолл» (четвертая строка), «Форд» в 60-е годы начал рационализировать производство. Многие модели филиалов в Англии и ФРГ были унифицированы между собой; в самих США фордовские предприятия начали строить так называемые компактные автомобили европейского типа. Словом, все заводы концерна сомкнули ряды перед лицом «Дженерал Моторс», отрешились от прежних эмблем и, как солдаты, нацепили одинаковую «кокарду» 30-х годов — синий овал с белыми буквами.

А «Дженерал Моторс» (четвертая строка), самая могущественная в мире автомобильная корпорация, которая в США строит машины пяти марок (правый крайний вертикальный столбец на вкладке), сейчас озабочена не только наступлением со стороны американского конкурента. В США, Австралии, Азии ее теснят японские фирмы. А за ними наступают такие концерны, как «Лейланд», который выпускает машины марок «Дэймлер», МГ, «Мини», «Моррис», «Остин», «Ровер», «Триумф», «Ягуар» (все они отмечены знаком «лейланда» — см. четвертую строку). И конечно, тут как тут оказывается «Крайслер», третий член «большой американской тройки». Эмблему этой корпорации можно увидеть не только на американских «доджах», «плимутах», «крайслерах» и «империалах», но и на французских СИМКА, английских «санбимах», «хиллманах», «хамберах».

Обратимся снова к вкладке. Перед нами эмблемы «Альфа-ромео», «Бугатти», «Мерседес-Бенц», «Порше», «Феррари» — марки, известные по мировым чемпионатам. Всех не перечислишь, тем более что многие из них уже не существуют. Вместе с «Бугатти» стали достоянием истории «Паккард» и другие фирмы (см. левую нижнюю строку вкладки), а также «Хорьх» и «Вандерер».

Задержимся на двух последних. В начале 30-х годов эти заводы наряду с «Ауди» и ДКВ образовали объединение «Ауто-Унион» (четвертая строка на этих страницах). Его эмблема — четыре сплетенных кольца — стояла на радиаторах у автомобилей всех четырех заводов. После войны объединение умерло. Завод «Вандерер» был почти полностью разрушен. «Хорьх» и «Ауди», расположенные в г. Цвиккау (ГДР), слились в одно предприятие «Заксенринг» (вторая строка), которое сегодня выпускает малолитражки «Трабант». А один из бывших заводов объединения, находившийся в западной части Германии, ожил в 50-е годы и строил автомобили под марками ДКВ и... «Ауто-Унион» (и в автомобильном мире бывает реанимация). Когда в 60-х годах сбыт первых шел особенно плохо, на сцену вышла новая модель, уже не с двухтактным, а с четырехтактным двигателем, и нарекли ее... «Ауди». Сегодня машины этой марки, как, впрочем, и НСУ, выпускаются на заводах, принадлежащих концерну «Фольксваген» (четвертая строка).

Из почти восьми тысяч известных марок автомобилей свыше четырех тысяч приходится на легковые машины. В настоящее время около двух сотен фирм строят легковые и спортивные модели. Автомобилисты наметанным глазом по эмблемам, характерным элементам оформления, надписям почти мгновенно определяют марку.

Л. ШУГУРОВ













Марки, лишь недавно получившие мировую известность. Слева направо: ВАЗ (СССР), «Датсун» (Япония), ЗАЗ (СССР), ИФА (ГДР), «ЛИАЗ-Шкода» (ЧССР), «Мазда» (Япония), «Тойота» (Япония).











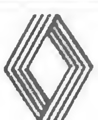


Фирмы с необычной биографией. Слева направо: АВЭ (ГДР), «Берлие» (Франция), ОАФ (Австрия), «Пегасо» (Испания), СААБ (Швеция), «Заксенринг» (ГДР), «Ситроен» (Франция), «Татра» (ЧССР), «Штейр» (Австрия).



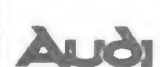









Заводы, чьи автомобили можно встретить на дорогах нашей страны. Слева направо: «Волво» (Швеция), «Икарус» (ВНР), «Магирус» (ФРГ), «Прага» (ЧССР), «Рено» (Франция), ФИАТ (Италия), «Црвена Застава» (СФРЮ).

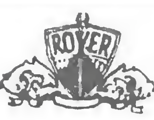












Автомобильные концерны и их «вассалы». Слева направо: «Ауди» (ФРГ), «Ауто-Унион» (Германия), «Воксхолл» (Англия), «Дженерал Моторс» (США), «Крайслер» (США), «Лейланд» (Англия), «Опель» (ФРГ), «Ровер» (Англия), «Фольксваген» (ФРГ).



Ветераны делятся опытом

Сегодня в нашем «Клубе» собрались владельцы автомобилей-ветеранов, уже много лет назад снятых с производства.

Все труднее становится с запасными частями, все настоятельнее нужен ремонт... И тем более ценен опыт, которым хотят поделиться со своими коллегами выступающие у нас автолюбители: свердловчанин А. Н. НИКАНОРОВ, житель подмосковного города Монино Ю. В. ПОРОЙКОВ, Е. И. РЯЗАНЦЕВ из далекого Фрунзе, А. И. ПАККОНЕН из Гатчины.

С антифризом на ГАЗ—21

Первым слово берет свердловчанин А. Н. НИКАНОРОВ

Система охлаждения ГАЗ—21 плохо приспособлена для антифриза. При прогреве двигателя А-40 или «Тосол» сильно расширяются, и, если радиатор залит доверху, часть охлаждающей жидкости выдавливается через сливную трубку. При остывании же антифриз уменьшается в объеме и в систему попадает воздух, образуя пробки. В результате нарушается тепловой обмен, работа отопителя.

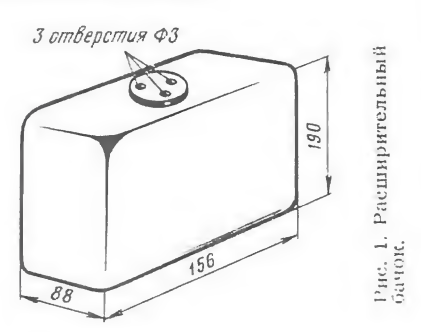


Рис. 1. Расширительный бачок.

В то же время езда на антифризе зимой сулит большие удобства. Не нужно возиться с водой и прогревать систематически мотор. Советую владельцам ГАЗ—21, которые пользуются машиной весь год, перейти на антифриз, предварительно переделав систему и поставив расширительный бачок.

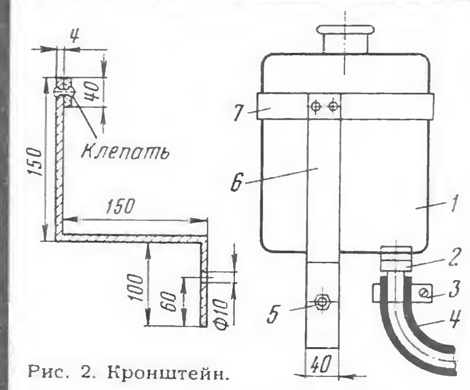


Рис. 2. Кронштейн.

Рис. 3. Установка бачка: 1 — бачок; 2 — штуцер; 3 — хомутик; 4 — шланг; 5 — верхняя наружная гайка правого лонжерона; 6 — кронштейн; 7 — хомут.

Изготовить расширительный бачок и подключить его в систему охлаждения — дело несложное. Я взял полиэтиленовую банку (рис. 1), в пробке просверлил три отверстия диаметром примерно 3 мм, а в дно вставил штуцер (ниппель от бескамерной шины, рассверленный до 6 мм). Вот и получился бачок. Затем изготовил из полоски 4-миллиметровой стали кронштейн и приклепал латунный хомутик толщиной 0,8 мм по размеру бачка (рис. 2). В этом гнезде и будет стоять наш бачок. Мы достаточно просто и свободно прикрепим кронштейн к верхней наружной гайке 5 (рис. 3) правого лонжерона. После этого остается поставить бачок в кронштейн (см. рис. 3) и соединить его с радиатором посредством шланга, имеющего внутренний диаметр 8 мм, и надежных стяжных хомутиков. При этом из пробки радиатора нужно удалить впускной (малый) клапан и герметизировать соединение резиновой прокладкой толщиной примерно 2 мм, как показано на рис. 4. А сливную трубку — несколько укоротить и изогнуть: не вниз, а назад.

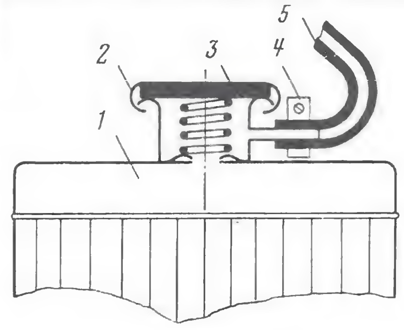


Рис. 4. Переделка пробки радиатора: 1 — радиатор; 2 — пробка; 3 — прокладка; 4 — хомутик; 5 — шланг.

Вот и все. Можно заливать антифриз. При такой системе воздушных или паровых пробок не бывает, двигатель быстро и равномерно прогревается, и отопитель дает значительно больше тепла.

Стало сухо

— Моя рекомендация не зимняя, как у А. Никанорова, а скорее «демисезонная», — говорит автолюбитель из Монино Ю. В. ПОРОЙКОВ.

Те из вас, кто остался верен своим «четыреста вторым», «четыреста седьмым» или «четыреста третьим» «москвичам», знают, что уплотнения осей стеклоочистителя со временем начинают пропускать воду в салон.

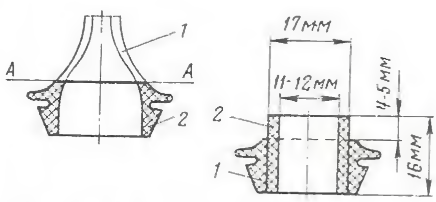


Рис. 5. Так обрезают манжету: 1 — верхняя, ненужная часть; 2 — нижняя часть; А—А — линия отреза.

Рис. 6. Новая манжета: 1 — низ старой манжеты; 2 — втулка из кусочка шланга.

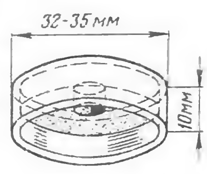


Рис. 7. Кольцо защитного колпачка.

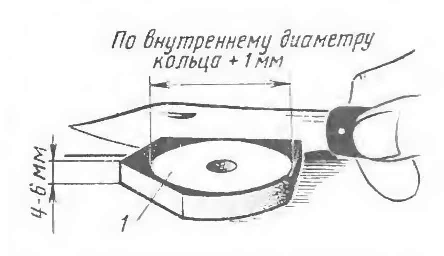


Рис. 8. Так вырезается диск из резины.

Как одолеть эту напасть? Ведь уже давно не достать новую резиновую манжету-уплотнитель, через которую проходит ось. А она-то чаще всего и выходит из строя. И вода начинает капать на ноги.

Сначала снимем порванную манжету и аккуратно обрежем ее, как показано на рис. 5. Плоскость отреза должна быть по возможности параллельна плоскости основания уплотнителя. Затем найдем кусочек резинового шланга с внешним диаметром 17 и внутренним — 11—12 мм, отрежем от него «колечко» высотой 16 мм и вставим (лучше на резиновом клее) в основание старой манжеты, как показано на рис. 6. Следующая операция — изготовление защитного колпачка. У меня он сделан из алюминиевого кольца (рис. 7) с плотно вставленным диском из 4—5-миллиметровой резины. Как вырезать диск? Сначала разметим его на листе резины, очертив иглой циркуля-измерителя. Просверлим отверстие чуть меньшее, чем толщина оси стеклоочистителя, острым ножом, очень аккуратно, обрежем лишнюю резину, как показано на рис. 8. При этом лезвие ставим вертикально и по касательной к окружности. Затем края зачистим шкуркой. Этот резиновый диск плотно вставим в металлическое кольцо, заподлицо с верхним краем. Можно также соединить их на клею.

И наконец, собираем все воедино (рис. 9). Сначала устанавливаем нашу новую манжету 7. Ось 8 стеклоочистителя проходит через нее свободно. Затем на эту ось надеваем защитный колпачок 2, поверх него устанавливаем поводок 3 и затягиваем гайкой 4. Кольцо колпачка 2 не должно касаться кузова 1 и манжеты 7.

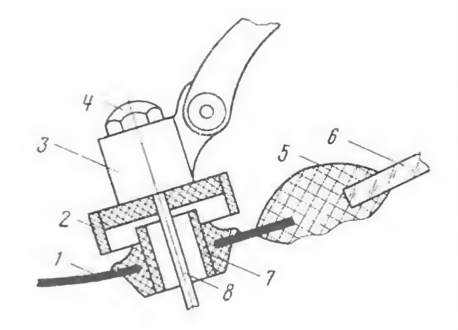


Рис. 9. Узел в сборе: 1 — кузов; 2 — защитный колпачок; 3 — поводок; 4 — гайка; 5 — уплотнитель стекла; 6 — стекло; 7 — новая манжета; 8 — ось стеклоочистителя.

Естественно, все, что мы рассказали, относится к обоим выходам привода стеклоочистителя.

Если отказал дверной замок

И еще один ответ на «больной» вопрос, — **продолжает Ю. В. ПОРОЙКОВ.** — Как починить замок двери? Ведь с годами его работа разлаживается, приходится с силой хлопать дверью, а в конце концов замок вообще не срабатывает или даже открывается на ходу. Можно, конечно, посоветовать возить в багажнике два комплекта (левый и правый) дверного замка и в случае отказа просто заменить капризничающий узел в сборе. Но, боюсь, этот «простейший» выход недоступен для подавляющего большинства владельцев.

В книге «Ремонт автомобилей «Москвич» (моделей «407» и «403») Ю. А. Хальфана и В. С. Гурмана приводятся шесть неисправностей дверных замков и даются рекомендации по их ремонту.

К сожалению, за 12 лет эксплуатации «четыреста третьего» мне пришлось столкнуться еще с тремя дефектами и находить решения самому. Надеюсь, мой опыт может быть полезен кому-то из автолюбителей.

1. Соскочил храповик **2** (рис. 10) с оси ротора. Подвела клепка. Попытки восстановить ее не давали результата, а сварка или пайка сплава, из которого сделан храповик, в домашних условиях невозможна. Надежного крепления детали удалось добиться, просверлив отверстие в торце оси ротора со стороны храповика. Затем сделал в этом отверстии резьбу и стянул детали соответствующим болтиком с пружинной шайбой. У меня такое соединение (взят болт М5 длиной 12 мм с головкой под ключ 10 мм) надежно служит уже 10 лет.

2. Появился большой люфт отводящего рычага **5**. На десятом году эксплуатации эта деталь замка правой передней двери моего «Москвича» начала перемещаться вдоль оси, на которую насажена, и даже изменять наклон по отношению к ней. В результате защелка иногда соскакивала с зуба храповика, и дверь не запиралась.

Как быть? Подыщем стальную проволоку диаметром чуть меньше зазора между обращенными одна к другой плоскостями отводящего рычага **5** и щеколды **3**. Согнем проволоку С-образно, введем ее между деталями, обогнув ось на расстоянии 2—3 мм от нее, а нижние концы согнем и заведем в высверленные в 5—7 мм от края корпуса отверстия. Наконец, откусим проволоку и загнем. Все это хорошо видно на рисунке.

Теперь люфт деталей на оси — в пределах нормы, и замок надежно закрывается.

3. Отломился нижний зацеп пружины, подтягивающей отводящий рычаг к храповику. На то время, пока вы будете искать подходящую замену, можно сделать так.

Не снимая целый конец пружины со шпенька, поверните ее вверх, как показано на том же рисунке, и, захватив последний виток круглогубцами, отогните его. Затем поверните пружину обратно и зацепите отогнутый виток за отверстие, где был раньше отломившийся конец.

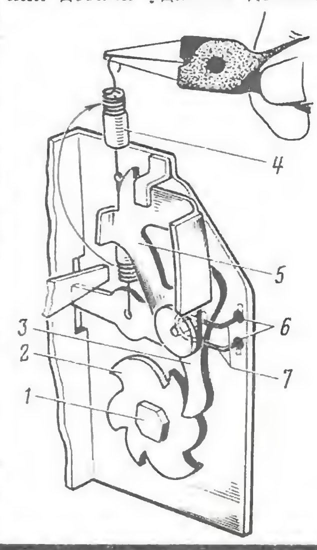


Рис. 10. Ремонт механизма замка: 1 — головка болта; 2 — храповик; 3 — щеколда; 4 — так ремонтируют стяжную пружину; 5 — отводящий рычаг; 6 — фиксация концов проволочной шайбы; 7 — проволочная разжимная шайба.

Чтобы не прокачивать амортизаторы

Амортизаторы «Москвича—401» — слабое место его подвески, — **вступает в разговор о ветеранах автолюбитель из г. Фрунзе Е. И. РЯЗАНЦЕВ.** — И не потому, что плохи, а потому, что требуют частой прокачки, удаления воздуха, доливки масла. Без этого — не держат. А на моем «старичке» вот уже второй год передние амортизаторы работают отлично и не нуждаются в обслуживании. В чем же секрет? Его нет, а есть несложная доработка, которая по силам каждому владельцу машины.

Как прокачивают амортизаторы «Москвича—401»? Отворачивают пробку, доливают масло и «качают» подвеску, нажимая на крыло. Снова доливают и снова качают, пока масло не перестанет уходить в амортизатор. Затем заворачивают пробку и проделывают те же операции со вторым амортизатором.

Нельзя ли автоматизировать прокачку и сделать ее непрерывной? Подумав, я нашел, что это вполне реально, и осуществил конструкцию такого устройства на практике.

Первое — надо просверлить пробки-заглушки и впаять в них штуцеры, как показано на рис. 11. Второе — изготовить наполнительный бачок **2** (рис. 12).

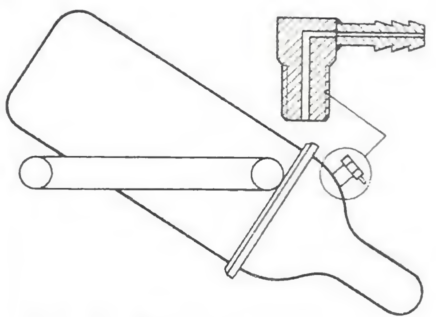


Рис. 11. Штуцер, изготовленный из пробки-заглушки.

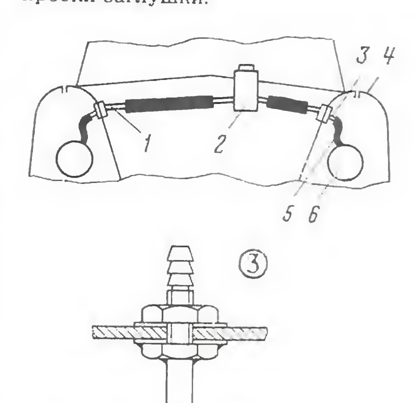


Рис. 12. Схема автоматической прокачки и долива амортизаторов: 1 — трубка; 2 — наполнительный бачок; 3 — штуцер; 4 — крыло; 5 — шланг; 6 — амортизатор.

У меня для этого приспособлена обычная консервная банка с двумя впаянными штуцерами и крышечкой с отверстием для обеспечения нормального давления. Еще понадобятся некоторое количество бензомаслостойкого шланга и два куска бензопроводной трубки со штуцерами **3** и гайками.

Вся система в сборе схематично показана на рисунке 12. По-моему, все ясно. Теперь нужно лишь следить за тем, чтобы в бачке **2** был нужный уровень масла. А амортизаторы будут прокачиваться автоматически на ходу.

Я не даю здесь чертежи и размеры — каждый из вас отлично справится с этим делом и без них, используя имеющиеся в запасах детали и шланги с подгонкой по месту. Главное — принципиальное решение.

Когда пыль на дороге

Под конец просит слово А. И. ПАККОНЕН из Гатчины.

Мой маленький совет, собственно, применим к любым легковым машинам, а не только к ветеранам. Но, пожалуй, для старых автомобилей он более актуален, так как в их кузовах уплотнители постарели и потеряли упругость: пыль и влага проникают в салон.

Вот мои наблюдения и рекомендация по этому поводу. Когда вы двигаетесь по пыльной дороге, советую возможно плотнее закрыть все подъемные стекла дверей и поворотные форточки. Затем откройте люк забора наружного воздуха и включите на большую скорость вентилятор отопителя.

При этом в салоне создается хоть и очень небольшое, но избыточное давление, и пыль не засасывается внутрь.

Что нового в «Волге»

Уже несколько раз в «Клубе» рассказывалось об изменениях, которые заводы вносят в свои автомобили, о возможности устанавливать новые узлы и детали на машинах прежних лет выпуска. Сегодня речь пойдет о четырнадцати конструктивных изменениях «Волги» ГАЗ—24 из тех, которые были внедрены в 1975 году.

1. С января (начиная с шасси № 262835) на автомобили устанавливается новая по оформлению и по конструкции комбинация приборов (рис. 1). Ленточный спидометр заменен стрелочным, по-иному расположены контрольные лампы. Новую комбинацию приборов (ее номер Г-24-3801000-10) можно поставить на машины прежних выпусков в комплекте с пучком проводов (Г-24-3724015-12), центральным переключателем света (Г-24-3709010) и проводом Г-24-3724172.

2. В том же январе (с шасси № 264057) предохранитель на проводе радиоприемника начали крепить специальной скобой (24-7901046). Это гарантирует от случайного повреждения провода приводом открытия люка вентиляции (рис. 2).

3. Следующее изменение было сделано в феврале (начиная с двигателя № 417850). С целью повысить ремонтоспособность двигателя конструкторы увеличили наружный диаметр вставок гильз цилиндров. Новые гильзы (их номер 24-1002020-03) в сборе взаимозаменяемы со старыми.

4. В марте (с шасси № 273302) изменился топливопровод (рис. 3). Введена дополнительная «линия» от карбюратора к бензобаку, что намного облегчило пуск горячего двигателя, исключило переливы топлива. Дополнительный топливопровод (24-1104188-02) в комплекте со штуцерами (24-1104211 и 298348-П21) можно поставить на ГАЗ—24 прежних выпусков с подгонкой по месту.

5. Важное нововведение — закрытая система охлаждения двигателя с расширительным бачком (рис. 4) — относится к апрелю (с шасси № 278522). Новая система, рассчитанная на антифриз, может быть использована и на старых машинах, с подгонкой узлов по месту. При замене учтите, что потребуется и новая пробка радиатора, герметизированная резиновой прокладкой.

6. С того же месяца (шасси № 281027) на отопителях взамен шлангов (32-8101036) ставят новые (24-8101036), при которых облегчается сборка узла и обеспечивается более надежное уплотнение. Детали взаимозаменяемы.

7. Прежде часты были жалобы на недостаточную герметизацию задних фонарей. Завод учел это и в мае (с шасси № 288791) внедрил в производство новую (рис. 5) прокладку (24-3716022-01).

8. В июле (с шасси № 296473) изменены шланги омывателей ветровых стекол. Новые, улучшенные шланги взаимозаменяемы со старыми. Их номера отличаются от прежних индексами «01» или «02».

9. Все знают, как нужна защита шарнирных соединений от грязи и влаги. В июле (с шасси № 299722) завод значительно улучшил герметизацию внутренних шарниров (рис. 6) боковых рулевых тяг, закрывая их новыми уплотнителями (24-3003162). На автомобили старых выпусков новые уплотнители можно ставить в комплекте со втулкой (24-3003166) и тягой (24-3003053-10).

10. Важное усовершенствование введено в августе в тормозную систему — с шасси № 303137 на машины ставит-



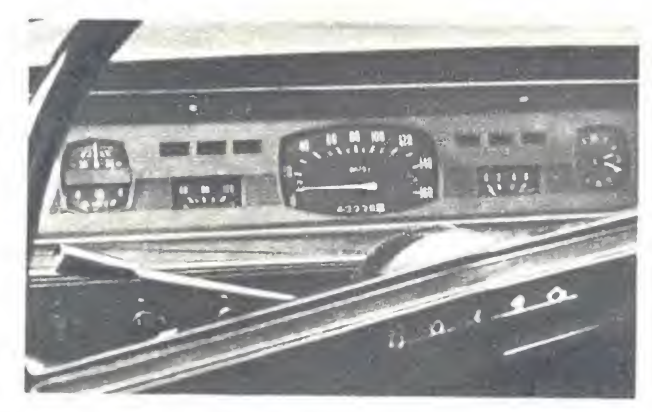


Рис. 1. Комбинация приборов: старая — слева, новая — справа

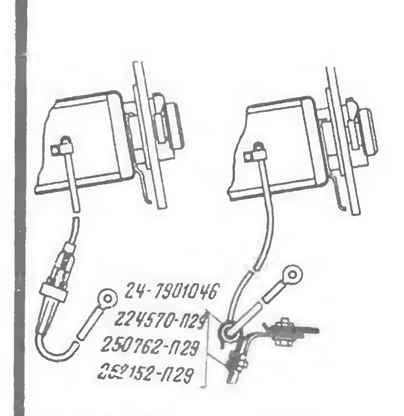


Рис. 2. Так фиксируется предохранитель провода радиоприемника: слева — до изменения, справа — после.

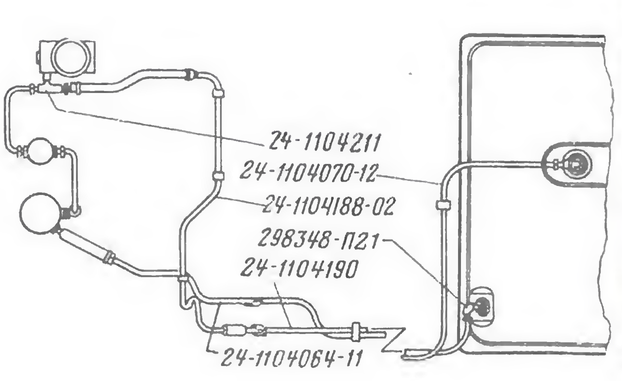


Рис. 3. Сливная бензотрубка.

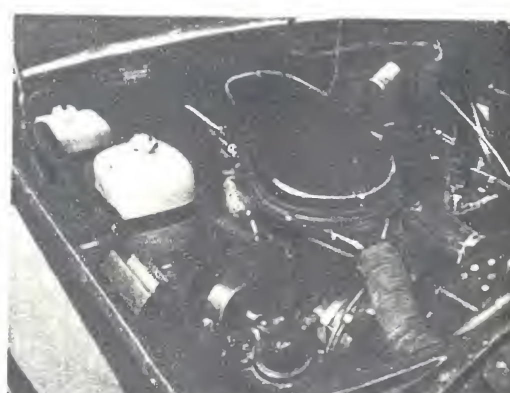


Рис. 4. Новая система охлаждения с расширительным бачком.

ся сигнализатор рабочих тормозов (рис. 7). Его номер 24-3546010. Сигнализатором можно оборудовать и старые машины, конечно, в комплекте с трубопроводами (номера деталей видны на рисунке); подгонка по месту.

11. В том же месяце на двигателе (с № 474374) появился новый маслоотражатель (24-1005042) без шпоночного паза на переднем конце коленчатого вала. Деталь полностью взаимозаменяема со старой (21-1005042-Б1).

12. В октябре (с двигателя № 499324) на машины устанавливаются новые датчики (Г-24-70-3829000) указателя давления масла, имеющие значительно больший ресурс, чем старые (49Б-3810600). Взаимозаменяемость датчиков полная.

13. В том же октябре (с шасси № 314489), чтобы улучшить вентиляцию салона, ввели измененные короба вентиляции (24-5304100). Они взаимозаменяемы со старыми.

14. И в самом конце года, в декабре (с шасси № 329936), были усовершенствованы блокирующие кольца синхронизаторов коробки передач. Новые кольца (их номера 24-1701164-01 и 24-1701179-01) изготовляют из латуни ЛМцСКА-58-2-2-1-1. Их характеристики ощутимо лучше, чем у старых (24-1701164 и 24-1701179), которые были из бронзы ОЦС 6-6-3. Латунные кольца взаимозаменяемы с бронзовыми.

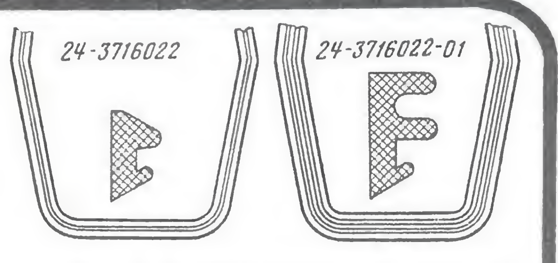


Рис. 5. Прокладка заднего фонаря: старая — слева, новая — справа.

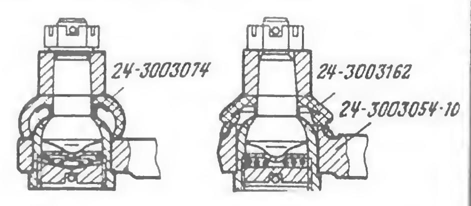
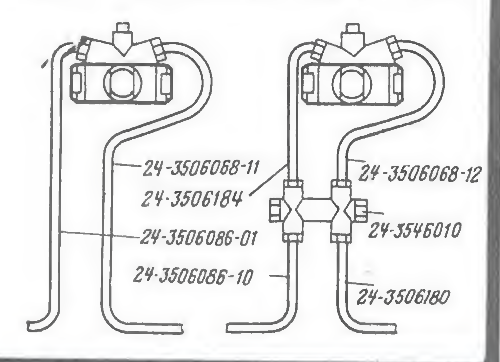


Рис. 6. Уплотнитель шарнира рулевой тяги: слева — до изменения, справа — после.

Рис. 7. Сигнализатор рабочих тормозов: слева — до изменения, справа — после.





МОТОКРОСС

На чемпионате мира в классе 500 см³ с большим преимуществом по сумме очков лидирует бельгиец Роже де Костер, который практически обеспечил себе титул чемпиона мира. Очень хорошо выступает в нынешнем первенстве 19-летний английский кроссмен Грехем Нойс, которому прочат большое будущее.

С технической точки зрения последние этапы показали, что мощности мотоциклов этого класса продолжают расти. Ведущие фирмы уже достигли уровня 52—54 л. с. При весе мотоцикла 96 кг это означает, что современные кроссовые «пятисотки» по запасу удельной мощности практически сравнялись с машинами для спидвея.

Результаты соревнований.

V этап (Швеция). 1-й заезд: 1. Р. де Костер (Бельгия), «Сузуки»; 2. Г. Шмитц (ФРГ), «Пух»; 3. А. Вайль (ФРГ), «Майко»; 4. А. Юнссон (Швеция), «Майко»; 5. Г. Вольсинк (Голландия), «Сузуки»; 6. Г. Нойс (Англия), «Майко»... 10. А. Бочков (СССР), ЧЗ. **2-й заезд:** 1. де Костер; 2. Вайль; 3. Т. Карсмакерс (США), «Хонда»; 4. Шмитц; 5. Юнссон; 6. В. Бауэр (ФРГ), КТМ... 8. В. Худяков (СССР), ЧЗ... 10. Бочков.

VI этап (Финляндия). 1-й заезд: 1. Б. Лэккей (США), «Хускварна»; 2. Вольсинк; 3. В. Иствуд (Англия), ККМ; 4. Б. Эберг (Швеция), «Бультако»; 5. Ф. Сигманс (Голландия), «Майко»; 6. Юнссон... 9. В. Корнеев (СССР), ЧЗ. **2-й заезд:** 1. де Костер; 2. Вольсинк; 3. Нойс; 4. Сигманс; 5. Юнссон; 6. Шмитц.

VII этап (ФРГ). 1-й заезд: 1. де Костер; 2. Вольсинк; 3. Я. ван Вельтховен (Бельгия), КТМ; 4. Лэккей; 5. Шмитц; 6. Бауэр... 8. Корнеев; 9. Худяков. **2-й заезд:** 1. де Костер; 2. Нойс; 3. Эберг; 4. Вайль; 5. Шмитц; 6. Юнссон... 9. Корнеев.

Сумма очков после восьми этапов: де Костер — 151, Вайль — 111, Вольсинк — 110, Нойс — 66, Шмитц — 65, Юнссон — 64.

* * *

В классе 250 см³ сложилась интересная ситуация: на почетный титул после девяти этапов теоретически претендовали три гонщика — финн Х. Миккола и советские кроссмены В. Кавинов и Г. Моисеев. Поскольку восьмой этап во Франции не состоялся, общее число этапов сократилось до одиннадцати. Таким образом, теперь в сумму войдут очки за 12 лучших результатов из 22 заездов. А это значит, что, например, Кавинов, набравший после девяти этапов 131 очко, получает в зачет лишь 119. Таким образом, он оказался не на втором, а на третьем месте. Лидирующий после девяти этапов Миккола имеет в своем активе шесть побед, два вторых и два третьих места. Другой претендент на титул чемпиона мира Моисеев располагает таким соотношением высоких мест: 5—2—1. Как видим, борьба резко обострилась.

Результаты соревнований.

VIII этап (Англия). 1-й заезд: 1. Г. Моисеев (СССР), КТМ; 2. Г. Эвертс (Австрия), «Пух»; 3. А. Баборовский (ЧССР), ЧЗ; 4. Д. Померой (США), «Бультако»; 5. А. Овчинников (СССР), КТМ; 6. Д. Пеан (Франция), «Майко». **2-й заезд:** 1. Моисеев; 2. Эвертс; 3. В. Кавинов (СССР), КТМ; 4. Баборовский; 5. Ж. Робер (Бельгия), «Пух»; 6. А. Мальэрб (Франция), КТМ.

IX этап (ФРГ). 1-й заезд: 1. Кавинов; 2. Баборовский; 3. Мальэрб; 4. Эвертс; 5. Р. Бовен (Бельгия), «Монтеса»; 6. Р. Диффенбах (ФРГ), «Майко»; 7. Овчинников. **2-й заезд:** 1. Кавинов; 2. Х. Миккола (Финляндия), «Хускварна»; 3. Померой; 4. Д. Бруно (Франция), КТМ; 5. Баборовский; 6. Эвертс.

Сумма очков после девяти этапов: Миккола — 151, Моисеев — 129, Кавинов — 119, Померой — 92, Эвертс — 79, Баборовский — 75. Овчинников с 59 очками идет на девятом месте.

* * *

В классе 125 см³ новым чемпионом мира могут теоретически стать лишь двое: Г. Райе (Бельгия) и И. Хуравый (ЧССР). Однако на счету у первого девять побед, а у второго лишь три. Ликвидировать столь большой разрыв очень трудно.

Результаты соревнований.

V этап (Дания). 1-й заезд: 1. Г. Райе (Бельгия), «Сузуки»; 2. М. Смит (США), «Хонда»; 3. И. Хуравый (ЧССР), ЧЗ; 4. Д. Нани (Италия), «Джилера»; 5. Ю. Семко (СССР), ЧЗ; 6. А. Эйнсворт (Англия), «Сузуки»... 8. Ю. Худяков (СССР), ЧЗ. **2-й заезд:** 1. Смит; 2. Хуравый; 3. З. Велки (ЧССР), ЧЗ; 4. Нани; 5. Р. Гарвей (Англия), «Хускварна»; 6. Г. Лильегрен (Финляндия), КТМ.

VI этап (Финляндия). 1-й заезд: 1. Райе; 2. Лильегрен; 3. М. Аутио (Финляндия), «Сузуки»; 4. Худяков; 5. Ю. Тиринен (Финляндия), «Хускварна»; 6. П. Перола (Финляндия), «Сузуки». **2-й заезд:** 1. Райе; 2. Смит; 3. Лильегрен; 4. С. Ханссон (Швеция), «Хускварна»; 5. Аутио; 6. В. Исомяки (Финляндия), «Сузуки».

VII этап (ЧССР). 1-й заезд: 1. Хуравый; 2. Райе; 3. Велки; 4. Я. Янищ (ЧССР), ЧЗ; 5. К. Кастен (ЧССР), ЧЗ; 6. П. Рулев (СССР), ЧЗ... 8. Худяков. **2-й заезд:** 1. Хуравый; 2. Райе; 3. В. Томан (ЧССР), ЧЗ; 4. Худяков; 5. Гарвей; 6. И. Хара (ЧССР), ЧЗ.

Сумма очков после семи этапов: Райе — 159, Хуравый — 130, Смит — 80, Велки — 54, Гарвей — 47, Нани — 41. Рулев с 39 очками занимает седьмое место, Худяков с 37 — восьмое.

АВТОГОНКИ

Кольцевые гонки на спортивных автомобилях в последние годы переживают серьезный кризис. Постройка спортивной машины 3-литрового класса, как правило, обходится дороже, чем даже формулы 1. Ведущие заводы постепенно потеряли интерес к этим соревнованиям. В минувшем году сложилось парадоксальное положение, когда чемпионат мира среди марок фактически разыгрывался гонщиками одной лишь фирмы («Альфа-ромео»).

Перед 1976 годом ФИА предприняла попытку спасти положение. Родились два чемпионата. Один (в 10 этапов) — первенство мира среди марок, другой (тоже в 10 этапов) — первенство мира на спортивных автомобилях. Практически эти чемпионаты ничем существенным не различаются. В обоих разыгрывается первенство среди марок. Только в одном автомобили участников должны отвечать техническим требованиям группы Б5 (по существу, это спортивные автомобили-прототипы единичной постройки), а в другой — машины группы Б6 (так называемые двухместные гоночные, являющиеся прототипами).

В конечном счете, спортивная сторона этих двух первенств значительно обесценилась. Вину за это несут фирмы, которые эгоистически пренебрегли интересами международного автомобильного спорта и в погоне за рекламой, основанной на добытых без усилий победах, сделали нереальным широкое использование в гонках машин групп Б5 и Б6. Ярким примером деградации соревнований на спортивных машинах явились традиционные 24-часовые гонки в Ле-Мане (Франция). Они не были включены в качестве этапа ни в одно из названных первенств, собрали какую-то горстку участников (главным образом на машинах «Порше»), а число зрителей было рекордно малым. Технические результаты также невысоки. Победители — бельгиец Ж. Иккс и голландец Г. ван Леннеп — на «Порше-936» показали среднюю скорость 198,746 км/час, что соответствует уровню десятилетней давности.

КАРТИНГ

Соревнования на Кубок дружбы социалистических стран 1976 года стартовали в г. Лоза (ГДР). На картодроме «Красный Октябрь» советские картингисты начали свои выступления с победы в командном зачете.

Результаты соревнований.

Личный зачет: 1. Ф. Дыкаст (ЧССР); 2. Р. Акопов (СССР); 3. З. Кыселы (ЧССР); 4. П. Бушланов (СССР); 5. А. Таскин (СССР); 6. М. Рябчиков (СССР). **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ПНР; 4. ГДР; 5. ВНР; 6. НРБ.

В НОМЕРЕ:

На 1-й странице обложки — фото В. Князева и А. Ковтуна

На 4-й странице вкладки — советы бывалых

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. П. НАУМЕНКО, В. И. НИКИТИН, В. М. ПЕТРОВ, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, А. П. СЕРЕДА, Н. М. СТАНОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Зав. отделом оформления Г. Ю. Дубман. Художественный редактор Н. П. Бурлака. Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.

Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 2.7.1976 г. Подписано в печать 29.7.1976 г. Тираж 2 550 000

Бум. 60×90⅛ 2,75 бум. л.=5,5 п. л. Цена 50 коп. Зак. 398. Г-83538

3-я типография Воениздата

Издательство ДОСААФ. Москва

© «За рулем», 1976 г.

Строки из писем

СПАСИБО, ТОВАРИЩИ!

Из журнала «За рулем» я узнал о прицепе «Скиф». Всей семьей мы рассматривали журнал, обсуждали вопрос о покупке и наконец купили. Летом поехали на Азовское море. В пути на стоянках к нам приходили автотуристы, которым мы показывали прицеп и рассказывали о всех его достоинствах. Могу заметить, что со «Скифом» другое автотуристское снаряжение не может идти ни в какое сравнение. Перечислять далее достоинства его нет нужды, так как читатели журнала их знают. Отмечу лишь, что мы были довольны.

И вот в процессе эксплуатации прицепа выявились некоторые неисправности. Чтобы устранить их, пришлось обратиться на завод-изготовитель: послал туда письмо, подтвержденное товароведом магазина. Через некоторое время к нам приехал представитель завода. Он устранил неполадки на месте, а детали, которых не оказалось под рукой, прислали по почте. Я был тронут такой чуткостью и заботой заводчан. И хочу через журнал передать им большое спасибо.

Б. НИКИТИН

г. Ярославль

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29.

Правильные ответы — 2, 5, 8, 9, 12, 15, 16, 20, 22, 24.

I. Знак 2.2. «Движение запрещено» запрещает дальнейшее движение на любое расстояние не только механических, но и всех остальных транспортных средств (пункт 26, 2.2).

II. Правила не рассматривают как стоянку преднамеренную остановку транспортного средства даже на срок более 5 минут, если она вызвана необходимостью посадки или высадки пассажиров, либо погрузки (выгрузки) грузов. В этом случае она может длиться столько времени, сколько потребуется для непосредственного выполнения операции (пункт 9).

III. При движении на «стрелку» с красным сигналом обязанность уступать дорогу лежит и на водителе трамвая (пункт 54). Когда работает светофор, все водители должны подчиняться его сигналам, а не дорожным знакам, устанавливающим преимущественное право на движение (пункт 59).

IV. Мотоциклы без коляски обгонять можно и в зоне действия этого знака, с какой бы скоростью они ни двигались, ибо условие «чтобы скорость обгоняемого была не более 30 км/час» относится ко всем другим транспортным средствам (пункт 26, 2.18).

V. В этом месте стоянка запрещена: автомобиль находится ближе 100 метров от железнодорожного переезда (пункт 100 «б»).

VI. В данном случае оба водителя действуют по правилам. Для водителя автопоезда это единственный способ выполнить разворот без применения заднего хода, а водитель легкового автомобиля обязан занять крайнее левое положение на проезжей части, ибо ему для маневра ширины дороги достаточно (пункт 88).

VII. Если вынужденная остановка случилась под мостом или путепроводом, то водитель обязан выставить знак аварийной остановки, даже если он остановился не посреди дороги, а у тротуара (пункт 101).

VIII. Для того, чтобы связующее звено при буксировке было лучше видно другим водителям и пешеходам, Правила требуют обозначать его сигнальными щитками или флажками через каждый метр (пункт 140).

IX. В населенных пунктах фарой-прожектором разрешено пользоваться только водителям специальных автомобилей, да и то при выполнении служебных заданий (пункт 137).

X. Если водитель не может контролировать давление воздуха в системе пневматических тормозов, дальнейшее движение ему запрещено. Возвращаться в гараж он может только на буксире (пункты 164, I «г» и 165).



КРЕПИ ОБОРОНУ СССР!





«Крепи оборону СССР!», «Осоавиахим — опора мирного труда и обороны!»... Такие призывы печатались на лотерейных билетах, которые ежегодно выпускал Осоавиахим перед Великой Отечественной войной.

Советские люди, отдавая все силы подъему экономики, проявляли огромную заботу об укреплении обороноспособности Родины. Миллионы рублей, получаемых от осоавиахимовской лотереи, постоянные отчисления населения в фонд обороны помогали развивать сеть осоавиахимовских кружков, курсов, где трудящиеся овладевали военно-техническими знаниями, молодежь готовилась к службе в Красной Армии. Питомцы Осоавиахима проявили умение и мужество в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками.

И сегодня каждый выпуск лотереи ДОСААФ, каждый рубль, полученный от лотереи, — это новые школы, клубы, трассы, новая учебная и спортивная техника, новые возможности для активизации военно-патриотической, учебной, спортивной работы, подготовки молодежи к военной службе.

Тираж второго выпуска лотереи 1976 года состоится в канун 50-летия ДОСААФ. Купив лотерейный билет, вы как бы прикоснетесь к полувековой истории оборонного Общества, к его славным традициям. А если билет окажется «счастливым», станете обладателем «Волги», «Москвича», «Запорожца»...

Во втором выпуске разыгрывается 7 520 000 выигрышей. В их числе: 800 автомобилей «Волга» ГАЗ—24; «Москвич—412ИЖ»; «Запорожец—968»; 4160 мотоциклов и мопедов; 4800 велосипедов; 2800 складных лодок «Мечта» из прорезиненной ткани; 5600 магнитофонов и электрофонов; 12 640 радиоприемников; 15 200 фотоаппаратов и кинокамер, а также много других вещевых и денежных выигрышей на общую сумму 20 миллионов рублей.

Тираж состоится 26 декабря.

Индекс 70321 Цена 50 коп.

17. ГАЗ—51А

Этот самый распространенный в нашей стране грузовик держался на производстве почти три десятилетия (с 1946 по 1975 гг.). Он неоднократно подвергался текущей модернизации (замена кабины с фанерной обшивкой цельнометаллической, установка отопителя, устройство трех откидных бортов и др.). После усовершенствований, проведенных в 1955 году, машине присвоен индекс ГАЗ—51А.

На базе ГАЗ—51 различные предприятия выпускали автобусы (ГЗА—651, ПАЗ—651, КАвЗ—651А), медицинские автомобили (ГЗА—653), самосвалы (САЗ-ГАЗ—93), седельные тягачи (ГАЗ—51П) и другие специализированные машины. Советская модель грузовика была взята за основу автомобильными заводами в ПНР и КНДР.

Грузоподъемность — 2500 кг; число и рабочий объем цилиндров—6 и 3485 см³; расположение клапанов — нижнее; степень сжатия — 6,2; мощность — 70 л. с. при 2800 об/мин; число передач — 4; подвеска колес — зависимая рессорная; шины — 7,50—20; длина — 5525 мм; ширина — 2200 мм; высота — 2130 мм; база—3300 мм; снаряженный вес—2500 кг; скорость — 70 км/час; эксплуатационный расход топлива — 26,5 л/100 км.



ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ»

18. МАЗ—200

Тяжелый грузовик модели «200» спроектирован специалистами ярославского автомобильного завода (ныне ЯМЗ). Опытные образцы его собраны в декабре 1944 года. С августа 1947 года по январь 1950 года ЯАЗ—200, первый отечественный серийный грузовик с дизельным двигателем, выпускали в Ярославле, а затем с февраля 1951 года по декабрь 1965 года — на минском автомобильном заводе.

Конструктивно ЯАЗ—200 (МАЗ—200) интересен тем, что на нем впервые в нашем автомобилестроении применены пятиступенчатая коробка передач, нагнетатель в системе питания двигателя, тахометр, крепление передних рессор к раме через резиновые подушки.

Грузоподъемность — 7000 кг; число и рабочий объем цилиндров—4 и 4650 см³; расположение клапанов — верхнее; степень сжатия — 17,0; мощность — 120 л. с. при 2000 об/мин; число передач — 5; подвеска колес — зависимая рессорная; шины — 12,00—20; длина — 7620 мм; ширина — 2650 мм; высота — 2430 мм; база — 4520 мм; снаряженный вес — 6400 кг; скорость — 65 км/час; эксплуатационный расход топлива—27,5 л/100 км.

